

Recibido: 16 mayo 2018
Aceptado: 21 septiembre 2018

LEY APLICABLE A LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO TRANSFRONTERIZOS: HACIA UNA ARMONIZACIÓN MÍNIMA DE LAS LEGISLACIONES NACIONALES EN MATERIA DE PLAZOS DE PRESCRIPCIÓN

Raúl LAFUENTE SÁNCHEZ *

SUMARIO: I. Introducción. II. Planteamiento de la cuestión. 1. Ley aplicable a los accidentes de tráfico transfronterizos. 2. Regulación de los plazos de prescripción y caducidad: A) Identificación de los plazos previstos en las legislaciones nacionales; B) Momento a partir del cual comienzan a contar estos plazos; C) Interrupción o suspensión de los plazos. 3. Diferentes soluciones para un mismo supuesto de hecho dependiendo de cuál sea la ley aplicable. 4. Consecuencias negativas que origina la ausencia de armonización de las legislaciones nacionales en materia de plazos de prescripción y caducidad: A) Aumento de las situaciones de *forum shopping*; B) Inseguridad jurídica para las víctimas, mayor complejidad de los procedimientos y costes adicionales del proceso; C) Posible obstáculo al acceso efectivo a la justicia; D) Leyes de policía y orden público del foro como límite a la aplicación de los plazos de prescripción y caducidad previstos en la *lex causae*; E) Consideración de los denominados *limitation periods* como normas de Derecho procesal o material. III. Análisis de las posibles soluciones a adoptar. 1. Suministrar información detallada a las víctimas de los accidentes de tráfico transfronterizos sobre los plazos de prescripción y caducidad en vigor en cada Estado miembro. 2. La elección de la ley aplicable en el ejercicio de la acción directa como posible solución. IV. El proceso de armonización de las legislaciones nacionales en materia de plazos de prescripción y caducidad. 1. Distintas aproximaciones al proceso de armonización. 2. Precedentes en esta materia: A) Modelos existentes en otros sectores; B) Modelos existentes en el sector del transporte. 3. Armonización que contribuya a garantizar a las víctimas unos niveles mínimos de protección. 4. La propuesta legislativa relativa a una Directiva de armonización de las normas en materia de plazos de prescripción: A) Alcance y contenido de la propuesta; B) Apreciación crítica. V. Valoración final.

RESUMEN: Ley aplicable a los accidentes de tráfico transfronterizos: hacia una armonización mínima de las legislaciones nacionales en materia de plazos de prescripción.

En el ámbito de la Unión Europea las normas de conflicto para determinar la ley aplicable en materia de accidentes de tráfico transfronterizos aparecen recogidas en el RR II relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales y en el Convenio de La Haya de 1971 sobre Ley Aplicable en Materia de Accidentes de Circulación por Carretera. Sin embargo, estos instrumentos no abordan los problemas que puede plantear el diferente tratamiento de las normas de prescripción y caducidad en las legislaciones nacionales. Considerando la naturaleza y relevancia de estos problemas – aumento de las situaciones de *forum shopping*, inseguridad jurídica, mayor complejidad de los procedimientos y costes adicionales del proceso y, sobre todo, el obstáculo al acceso efectivo a la justicia por parte de las víctimas –, sería deseable proceder a la armonización de estas normas en el ámbito del Derecho internacional privado. A la luz de la Resolución del Parlamento Europeo, de 4 julio 2017, con recomendaciones destinadas a la Comisión sobre el plazo de prescripción para los accidentes de tráfico, que incluye una propuesta de Directiva, el presente trabajo explora las posibles soluciones en esta materia, analizando sus ventajas e inconvenientes y concluyendo que resulta conveniente alcanzar un standard

* Profesor titular de Derecho internacional privado. Universidad de Alicante.

mínimo de armonización de las legislaciones nacionales con el fin de eliminar las consecuencias negativas que sufren las víctimas en casos de accidentes de tráfico transfronterizos en la Unión Europea.

PALABRAS CLAVE: LEY APLICABLE A LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO TRANSFRONTERIZOS – RR II – CONVENIO DE LA HAYA SOBRE LA LEY APLICABLE EN MATERIA DE ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN POR CARRETERA – PLAZOS DE PRESCRIPCIÓN Y CADUCIDAD – ACCIÓN POR RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL – ARMONIZACIÓN DE LAS LEGISLACIONES NACIONALES.

ABSTRACT: *Law Applicable to Cross-Border Road Traffic Accidents: Negative Consequences Resulting from the Absence of Harmonization of Limitation Periods and Possible Solutions.*

In the European Union two instruments coexist to deal with cross-border road traffic accidents, the Rome II Regulation on the law applicable to non-contractual obligations and the Hague Convention of 4 May 1971 on the Law Applicable to Traffic Accidents. Nevertheless, neither of them relate to the legal problems arising within the context of the period of prescription or limitation foreseen across the domestic legislations of Member States. Having into account the nature and relevance of these problems – risk of forum shopping, legal uncertainty for victims as far as the time limits for bringing a claim is concerned, obstacles to effective access to justice for the claimants, or increasing costs of the procedures – it would be desirable to adopt a legislative action to harmonise the rules on limitation periods in the field of private international law. In the light of the European Parliament Resolution dated 4th July 2017, with recommendations to the Commission on limitation periods for traffic accidents, which includes the text of a proposal for a Directive, this paper explores the different possibilities existing in order to reach a solution in this matter, analysing the pros and cons for a possible legislative action to harmonize the national legislations, and concluding that a minimum standard of harmonisation of rules of limitation is necessary in order to resolve the current difficulties faced by the claimants in cases of cross-border traffic accidents in the European Union.

KEYWORD: LAW APPLICABLE TO CROSS-BORDER ROAD TRAFFIC ACCIDENTS – ROME II REGULATION – HAGUE CONVENTION ON THE LAW APPLICABLE TO TRAFFIC ACCIDENTS – LIMITATION PERIODS – NON CONTRACTUAL ACTIONS – RULES OF HARMONISATION.

I. Introducción

En el ámbito de la Unión Europea las normas de conflicto para determinar la ley aplicable en materia de accidentes de tráfico transfronterizos aparecen recogidas en el RR II, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales¹; el Convenio de La Haya de 1971 sobre Ley Aplicable en Materia de Accidentes de Circulación por Carretera²; y la Directiva relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad³. Para comprender la coexistencia de estos dos regímenes hay que remitirse a lo dispuesto en el RR II:

“El presente Reglamento no afectará a la aplicación de los convenios internacionales en que sean parte uno o más Estados miembros en el momento de la adopción del presente Reglamento y que regulen los conflictos de leyes en materia de obligaciones extracontractuales”⁴.

Así como al Convenio de La Haya de 1971, que dispone:

¹ Reglamento (CE) n.º 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 julio 2007 (Roma II) DO L 199 de 31.07.2007 (en adelante, RR II).

² Convenio de 4 mayo 1971 (en adelante, el Convenio de La Haya de 1971).

³ Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 septiembre 2009 relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (versión codificada) (DO L 263 de 7.10.2009) (en adelante, Directiva relativa al seguro de vehículos automóviles).

⁴ Art. 28 RR II.

“El presente Convenio no afectará a lo dispuesto por otros Convenios en los que sean o puedan ser parte en el futuro los Estados contratantes y que, en materias específicas, contengan disposiciones relativas a la responsabilidad civil extracontractual derivada de accidentes de circulación por carretera”⁵.

El Convenio, por tanto, constituye un instrumento específico en esta materia y tiene un alcance general⁶ prevaleciendo sobre el RR II. Consecuentemente, los Estados miembros de la Unión Europea parte del Convenio no invocarán el Reglamento para determinar la ley aplicable a los accidentes de tráfico por tratarse de una obligación internacional asumida antes de la entrada en vigor del RR II⁷. En el momento actual, trece países de la Unión Europea, entre los que se encuentra España, aplican el mencionado Convenio⁸ y el resto, es decir, catorce –ya que Dinamarca no participa en el mismo– el RR II⁹.

La coexistencia de estos dos instrumentos en el seno de la Unión Europea ha venido planteando problemas jurídicos importantes. Así, *v.gr.*, incita a la aplicación del *forum shopping* por parte del demandante que tratará de obtener la aplicación de la ley más favorable a sus intereses seleccionando el foro en función del instrumento que un Estado aplique, ya sea el Convenio o el Reglamento¹⁰, teniendo en cuenta las diferencias que presentan las distintas legislaciones nacionales, *v.gr.*, en relación a la compensación de las víctimas de un accidente de tráfico¹¹, o a los plazos de prescripción y caducidad que son objeto del presente trabajo¹².

⁵ Art. 15 Convenio de La Haya de 1971.

⁶ El art. 1.1º Convenio de La Haya de 1971 dispone: “El presente Convenio determina la ley aplicable a la responsabilidad civil extracontractual resultante de los accidentes de circulación por carretera, sea cual fuere la clase de jurisdicción encargada de conocer del asunto”.

⁷ P. De Miguel Asensio, “El régimen comunitario relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales”, *Revista Española de Seguros*, nº 140, 2009, párr. 26. En relación a la jerarquía normativa entre el RR II y el Convenio de La Haya de 1971, *vid.*, por todos, M. Fallon, “La relación del Reglamento “Roma II” con otras normas de conflicto de leyes”, *AEDIPr*, t. VII, 2007, pp. 190–194.

⁸ A saber, Austria, Bélgica, Croacia, Eslovaquia, Eslovenia, España, Francia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Países Bajos, Polonia, y República Checa. Convenio que fue ratificado por España mediante instrumento de 4 septiembre 1987 y que se aplica junto a otros países no miembros de la Unión Europea.

⁹ De conformidad con los arts. 1 y 2 del Protocolo sobre la posición de Dinamarca anejo al Tratado de la Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad. *Vid.* Cdo. 40 RR II.

¹⁰ A. Borrás, “La relation des textes de référence avec les textes internationaux”, en M. Fallon, P. Lagarde y S. Poillot-Peruzzetto (dirs.), *La matière civile et commerciale, socle d’un code européen de droit international privé*?, París, Dalloz, 2009, p. 152; A. Espiniella Menéndez, “Accidentes de circulación por carretera: Del Convenio de La Haya de 4 mayo 1971 al Reglamento (CE) nº 864/2007 (Roma II)”, *AEDIPr*, t. VII, 2007, p. 527; *id.*, *Las reclamaciones derivadas de accidentes de circulación por carretera transfronterizos*, Madrid, Instituto de Ciencias del Seguro, 2012, p. 22.

¹¹ *Vid.* el resultado del estudio sobre la compensación de las víctimas de accidentes de tráfico en los diferentes Estados miembros publicado en el Informe de la Comisión Europea, Dirección General de Mercado Interior y Servicios, del año 2009, preparado por la firma Demolin, Brulard, Barthélémy –Hoche–, “*Compensation of victims of cross border RTAs in the EU: comparison of national practices, analysis of problems and evaluation of options for improving the position of cross border victims*”, http://ec.europa.eu/internal_market/insurance/docs/motor/20090129report_en.pdf, (en adelante, Informe de la Comisión del año 2009).

¹² *Vid.* la iniciativa legislativa del Parlamento Europeo “Limitation periods for road traffic accidents”, European Added Value Assessment accompanying the European Parliament’s legislative own-initiative report, July 2016, [http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_STU\(2016\)581386](http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_STU(2016)581386) (en adelante, la iniciativa legislativa del Parlamento Europeo de 2016).

Además, la aplicación del Convenio por los tribunales españoles ha generado diversos problemas –dificultades técnicas para el reconocimiento del derecho de otros países signatarios, aplicación del Convenio para determinar la jurisdicción de los tribunales, o las cuestiones de litispendencia–¹³.

Por este motivo, y a la vista de las soluciones que aporta el Reglamento, un sector doctrinal defiende vivamente que los Estados miembros parte del Convenio de La Haya de 1971 denuncien el mismo con el fin de simplificar el panorama normativo y aplicar de manera generalizada el RR II, lo que favorecería una mejor adaptación de la norma comunitaria a cada caso concreto y pondría fin a algunas soluciones complejas que dispone el Convenio¹⁴, pues no hay que olvidar que, precisamente, el RR II tiene como objetivo la armonización de las normas de conflicto de leyes en materia de obligaciones extracontractuales, favoreciendo la previsibilidad del derecho aplicable, reforzando la previsión de las soluciones y la seguridad jurídica y atenuando los problemas que plantean las situaciones de *forum shopping*¹⁵.

Sin embargo, aún cuando esta situación podría poner fin a algunas de las ineficiencias que la coexistencia de ambos instrumentos genera no solucionaría el problema que plantea la ausencia de armonización en materia de plazos de prescripción y caducidad por cuanto los mismos quedan sometidos a las disposiciones de la legislación nacional aplicable en cada caso.

II. Planteamiento de la cuestión

1. Ley aplicable a los accidentes de tráfico transfronterizos

El RR II establece normas generales para determinar la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales derivadas de un delito¹⁶ y normas específicas para ciertas obligaciones.¹⁷ Sin embargo, no incluye una norma de conflicto especial para identificar la ley aplicable a la responsabilidad extracontractual derivada de accidentes de circulación transfronterizos. Por otra parte, no resulta habitual que las partes hagan uso de la libertad de elección prevista en el Reglamento y preparen un acuerdo que rijan la posible responsabilidad extracontractual que surja de estos conflictos porque la gran mayoría de los accidentes de tráfico suelen producirse entre partes que no se conocen previamente¹⁸, si bien existen algunas excepciones como las que surgen con motivo de la reclamación por negligencia contra el conductor de

¹³ J.A. Badillo Arias, “El elemento extranjero en los accidentes de circulación. Funciones del consorcio de compensación de seguros y ofesauto”, <http://fundacioninade.org/personas-rh-positivo/jose-antonio-badillo-arias>, pp. 18–20.

¹⁴ P. De Miguel Asensio, “El régimen comunitario ...”, *loc. cit.*, párr. 26; A. Espiniella Menéndez, “Accidentes de circulación ...”, *loc. cit.*, p. 528; *Ibid.*, *Las reclamaciones derivadas...*, *op. cit.*, pp. 24 y 82; J.C. Fernández Rozas y S. Sánchez Lorenzo, *Derecho internacional privado*, 9ª ed., Cizur Menor, Civitas Thomson Reuters, 2016, p. 656; y L. Garau Juaneda, “La conveniencia de una denuncia por parte de España del Convenio de La Haya de 1971 sobre responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación”, *AEDIPr*, t. VII, 2007, pp. 503–504.

¹⁵ *Vid.* Cdos. 4, 6, 14 y 16 RR II.

¹⁶ *Ibid.*, art. 4.

¹⁷ *Ibid.*, arts. 5 ss.

¹⁸ *Ibid.*, art. 14. *Vid.*, T. Kadner Graziano, “Freedom to choose the applicable law in Tort—Articles 14 and 4 (3) of the Rome II Regulation”, en J. Ahern and W. Binchy (eds.), *The Rome II Regulation on the Law Applicable to Non-Contractual—Obligations: A New International Litigation Regime*, Leiden / Bonten, Nijhoff, 2009, pp. 113–114.

un vehículo por parte de un pasajero del mismo. Consecuentemente, habrá que acudir a la norma general prevista en el art. 4¹⁹ pues, tanto en la Propuesta de Reglamento²⁰ cuanto en sus Considerandos, queda patente que el legislador considera suficiente esta norma general para regular ese tipo de supuestos²¹.

El Reglamento dispone como norma general la aplicación de la ley del país donde se produce el daño (*lex loci damni*), con independencia "... del país donde se haya producido el hecho generador del daño y cualesquiera que sean el país o los países en que se producen las consecuencias indirectas del hecho en cuestión"²². En este sentido, conviene precisar que en los accidentes de circulación el lugar del daño será aquél en el que se produzca la colisión o accidente. Se trata de una norma de conflicto de leyes tradicional en el Derecho internacional privado basada en la conexión territorial y sobre la base de la responsabilidad objetiva que se predica neutral, pues no favorece ni al causante del daño ni a la víctima sino que trata de buscar un justo equilibrio entre los intereses de las partes en litigio²³.

Empero, esta regla general presenta dos correcciones o, dicho de otro modo, una excepción y una cláusula de escape. La excepción entrará en juego en aquellos supuestos en los que la persona causante del daño y la víctima tengan su residencia habitual común en el mismo país en el momento de producirse el daño, aplicándose la ley de dicho país que prevalecerá sobre la norma del *lex loci damni*²⁴. La segunda corrección, que actúa como cláusula de escape, prevé la posibilidad de aplicar la ley del país con el que el hecho dañoso presente los *vínculos manifiestamente más estrechos* siempre que se trate de un país distinto a los antes mencionados, desplazando, así, la ley designada en virtud de la norma del *lex loci damni* y de la residencia habitual común de las partes²⁵. Esta cláusula de escape, que responde al principio de proximidad entre el Derecho aplicable y la situación que se pretende regular, introduce cierta flexibilidad a la hora de determinar la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales considerando cada caso de manera individualizada²⁶.

¹⁹ A.L. Calvo Caravaca y J. Carrascosa González, "El RR II. Reglas generales sobre determinación de la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales", *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, nº 712, 2009, p. 838, y P.A. De Miguel Asensio, "El régimen comunitario ...", *loc. cit.*, párr. 26.

²⁰ Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la Ley aplicable a las obligaciones extracontractuales (Roma II), COM (2003) 427 final, de 22.07.2003 (en adelante, la Propuesta de Reglamento).

²¹ *Vid.* Cdo. 33 del RR II y la Propuesta de Reglamento, p. 12, Ap. 1 – Norma general.

²² Art. 4.1º y Cdo. 17 RR II. Asimismo, la STJUE 10 diciembre 2015, asunto C-350/14: *Florin Lazar*, ECLI:EU:C:2015:802, ap. 23, donde el Tribunal manifestaba: "El daño que hay que tener en cuenta, a efectos de determinar el lugar en el que dicho daño se produce, es el daño directo, como se desprende del cdo. 16 del mencionado Reglamento".

²³ P. De Miguel Asensio, "El régimen comunitario ...", *loc. cit.*, párrafo 20; E. Fernández Masía, "Primeras consideraciones sobre el anteproyecto de Reglamento sobre la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales (Roma II)", *Actualidad Civil*, nº 34, 2003, p. 911; F.J. Garcimartín Alférez, "La unificación del derecho conflictual en Europa: El Reglamento sobre la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales (Roma II)", *Diario La Ley*, nº 6811, 2007, p. 9; T. Kadner Graziano, "Le nouveau droit International privé communautaire en matière de responsabilité extracontractuelle", *Rev. crit. dr. int. pr.*, 2008, p. 457; J. von Hein, "Chapter II Torts/Delicts" en G. P. Calliess (ed) *Rome Regulations, commentary on the European rules of the Conflicts of Laws*, Kluwer, 2011, p. 402.

²⁴ Art. 4.2º RR II.

²⁵ *Ibid.*, art. 4.3º. La aplicación del principio de los "vínculos más estrechos" como criterio flexibilizador al ámbito del derecho de daños fue propuesta por J.H.C. Morris en su trabajo "The proper Law of a Tort", *Harvard L. Rev.*, vol. 63, April 1951, nº 6, pp. 881 ss.

²⁶ C. Brière, "Le règlement (CE) nº 864/2007 du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles (Rome II)", *Revue trimestrielle LexisNexis JurisClasseur*, nº 1, 2008, p. 52, citando el proceso de flexibilización

A su vez, el Convenio de La Haya de 1971 establece una norma general similar a la prevista en el RR II y dispone que la ley aplicable a los accidentes de circulación por carretera será "... la ley interna del estado en cuyo territorio haya ocurrido el accidente"²⁷. Sin embargo, difiere en el tratamiento de las excepciones al principio general ya que establece un sistema menos flexible que el RR II con el fin de localizar la ley del país que presenta los puntos de conexión más estrechos con el accidente²⁸:

"a) Cuando en el accidente intervenga un solo vehículo, matriculado en un Estado distinto de aquel en cuyo territorio haya ocurrido el accidente, la ley interna del Estado en que el vehículo esté matriculado, será aplicable para determinar la responsabilidad:

- respecto del conductor, el poseedor, el propietario o cualquier otra persona que tenga un derecho sobre el vehículo, independientemente de su lugar de residencia habitual,
- respecto de una víctima que viajaba como pasajero, si tenía su residencia habitual en un Estado distinto de aquel en cuyo territorio haya ocurrido el accidente,
- respecto de una víctima que se encontraba en el lugar del accidente fuera del vehículo, si tenía su residencia habitual en el Estado en que dicho vehículo estuviere matriculado.

En caso de ser varias las víctimas, la ley aplicable se determinará por separado con respecto a cada una de ellas.

b) Cuando estuvieren implicados varios vehículos en el accidente, lo dispuesto en a) sólo será de aplicación si todos los vehículos estuvieren matriculados en el mismo Estado.

c) Cuando estuvieren implicadas en el accidente una o más personas que se encontraran fuera del o de los vehículos en el lugar del accidente, lo dispuesto en a) y b) sólo será de aplicación si todas esas personas tuvieran su residencia habitual en el Estado en el cual el o los vehículos estuvieren matriculados. Lo mismo procederá, incluso cuando esas personas fueran también víctimas del accidente"²⁹.

2. Regulación de los plazos de prescripción y caducidad

La ley aplicable a los accidentes de tráfico transfronterizos, determinada con arreglo a las normas de conflicto del RR II o del Convenio de La Haya de 1971, regula diversos aspectos, entre ellos, las normas de prescripción y caducidad –incluidas las relativas al inicio, interrupción y suspensión de los mencionados plazos–³⁰ con independencia de cuál sea el tribunal del Estado miembro competente. Sin embargo, estos instrumentos no abordan las dificultades que puede plantear la diferente consideración de estos plazos en las legislaciones nacionales³¹. Tampoco el TJUE se ha pronunciado hasta la fecha sobre esta materia al tratarse de un aspecto no armonizado por el Derecho de la Unión Europea. Y así, la única referencia a este tema la encontramos en las Conclusiones de la Abogado

de reglas de derecho internacional privado puesto de manifiesto por J.D. González Campos, "Diversification, spécialisation, flexibilisation et matérialisation des règles de droit international privé", *Recueil des cours*, t. 287, 2000, pp. 214 ss; y E. Fernández Masiá, "Primeras consideraciones ...", *loc. cit.*, p. 919.

²⁷ Art. 3 Convenio de La Haya de 1971.

²⁸ *Vid.* Explanatory Report on the 1971 Hague Traffic Accidents by Eric W. Essén, <https://www.hcch.net/es/publications-and-studies/details4/?pid=2967>.

²⁹ Art. 4, en relación con los arts. 5 y 6, del Convenio de La Haya de 1971.

³⁰ Arts. 15 h) RR II y 8.8º del Convenio de La Haya de 1971.

³¹ Así lo reconocía el Parlamento Europeo en su estudio elaborado por A. Renda y L. Schrefler, "Full Compensation Of Victims Of Cross-Border Road Traffic Accidents In The EU: The Economic Impact Of Selected Options", July 2007, a study prepared for the Directorate General Internal Policies of the Union, European Parliament, PE. 378.304, en [http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=IPOL-JURI_ET\(2007\)378304](http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=IPOL-JURI_ET(2007)378304), pp. 7–8. Algún autor ha definido esta situación como una torre de Babel de definiciones, *vid.* F.D. Busnelli, "Prospettive europee di razionalizzazione del risarcimento del danno non economico", in *Danno e responsabilità*, 2001, pp. 5–6; and P. Atiyah, *The Damages Lottery*, Oxford, Hart Publishing, 1997.

General en el asunto *ERGO Insurance SE*, donde, al referirse al órgano jurisdiccional remitente, se limitaba a constatar las diferencias que presentaban el derecho lituano y el Derecho alemán en materia e plazos de prescripción para ejercer una acción de repetición contra una entidad aseguradora³². De este modo, la importancia que tiene la identificación de la *lex causae* no debe subestimarse, teniendo en cuenta las diferencias sustanciales que presentan las legislaciones de los Estados miembros en esta materia y las consecuencias negativas que este hecho puede ocasionar a las víctimas de accidentes de tráfico transfronterizos.

Además, conviene recordar que estas diferencias afectan no solo a la duración de los plazos de prescripción y caducidad sino a otros aspectos colaterales como son los siguientes:

- a) la fecha a partir de la cual empiezan a contar los plazos de prescripción y caducidad;
- b) las causas de suspensión o interrupción de estos plazos;
- c) la posible discrecionalidad de los tribunales para extender estos plazos;
- d) la aplicación de estos plazos a los accidentes de tráfico transfronterizos en los que se vean implicadas víctimas de especial consideración, por ejemplo, menores de edad o personas con discapacidad; o
- e) la posible protección de las víctimas una vez expirados los plazos de prescripción o caducidad³³.

Por otra parte, conviene mencionar que esta situación no es exclusiva de los países del área de la Unión Europea. Así, en el Derecho comparado observamos que en Estados Unidos la situación es prácticamente idéntica y cada Estado promulga los denominados “*statutes of limitations*” que regulan los plazos de aplicación para interponer una demanda en reclamación de las responsabilidades derivadas de accidentes de tráfico; pues bien, estos plazos varían de un Estado a otro y van desde un año en el Estado de Louisiana³⁴ hasta los seis años en el Estado de Maine³⁵.

A) Identificación de los plazos previstos en las legislaciones nacionales

Cada Estado miembro establece unos plazos que varían desde el año establecido en la legislación española para las obligaciones que nacen por culpa o negligencia³⁶ hasta los treinta años previstos en la legislación de Luxemburgo³⁷. Además, a la hora de considerar

³² Conclusiones de la Abogada General, Sra. Eleanor Sharpston, en la STJUE 21 enero 2016, Asuntos acumulados C-359/14 y C-475/14, C-359/14: *ERGO Insurance SE*, ECLI:EU:C:2016:40, ap. 20.

³³ Vid. la iniciativa legislativa del Parlamento Europeo de 2016, “Limitation periods ...”, *loc. cit.*, pp. 5 y 7.

³⁴ Vid. Louisiana Civil Code, article 3492: “*Delictual actions are subject to a liberative prescription of one year. This prescription commences to run from the day injury or damage is sustained. It does not run against minors or interdicts in actions involving permanent disability and brought pursuant to the Louisiana Products Liability Act or state law governing product liability actions in effect at the time of the injury or damage*”, <https://www.legis.la.gov/legis/Law.aspx?d=110515>.

³⁵ Vid. Maine Revised Statutes, Title 14, Chapter 205: Limitation of actions, que dispone: “*All civil actions shall be commenced within 6 years after the cause of action accrues and not afterwards, except actions on a judgment or decree of any court of record of the United States, or of any state, or of a justice of the peace in this State, and except as otherwise specially provided*”, <http://legislature.maine.gov/statutes/14/title14sec752.html>.

³⁶ El art. 1968 Cc español establece: “Prescriben por el transcurso de un año: [...] 2º La acción para exigir la responsabilidad civil por injuria o calumnia, y por las obligaciones derivadas de la culpa o negligencia de que se trata en el art. 1.902, desde que lo supo el agraviado”.

³⁷ El Code Civil de Luxemburgo dispone en su art. 2.262: “*Toutes les actions, tant réelles que personnelles, sont prescrites par trente ans, sans que celui qui allègue cette prescription soit obligé d'en rapporter un titre, ou qu'on puisse lui opposer l'exception déduite de la mauvaise foi*”, <http://legilux.public.lu/eli/etat/leg/code/civil>.

los plazos aplicables también hay que tener en cuenta otros factores que pueden influir en los mismos, por ejemplo: si se trata de acciones contra el tercero responsable del daño, contra la compañía aseguradora o contra el órgano de compensación; si el accidente ha generado responsabilidad penal; o si alguna de las víctimas reviste una especial consideración como es el caso de los menores o las personas discapacitadas³⁸.

B) Momento a partir del cual comienzan a contar estos plazos

Una vez establecidos los plazos de prescripción y caducidad de conformidad con la *lex causae* habrá que identificar el momento a partir del cual los mismos comienzan a correr. Tampoco aquí existe uniformidad pues en algunas legislaciones nacionales estos plazos se cuentan a partir del momento en el que la víctima tiene conocimiento del daño sufrido, tal y como sucede en el Código Civil español que dispone que el tiempo para la prescripción de este tipo de acciones se contará desde el día en que "... lo supo el agraviado"³⁹; en otras, estos plazos comienzan a partir de la fecha en que se produce el daño, por ejemplo, en el caso de Finlandia⁴⁰; por último, existen legislaciones que prevén que el plazo comenzará a correr el día en que la víctima tenga conocimiento tanto del daño cuanto de la identidad de la persona responsable del mismo, como es el caso del Código Civil holandés⁴¹.

C) Interrupción o suspensión de los plazos

Del mismo modo, tampoco en el tratamiento de las causas de interrupción o suspensión de los plazos de prescripción o caducidad existe unanimidad en las legislaciones nacionales de los Estados miembros sino que existen diferencias sustanciales. Así, en el caso español, "La prescripción de las acciones se interrumpe por su ejercicio ante los tribunales, por reclamación extrajudicial del acreedor y por cualquier acto de reconocimiento de la deuda por el deudor"⁴²; en otros países la mera notificación a la parte demandada suspenderá la prescripción; y en algunos será preciso la presentación de una acción ante los tribunales o la presentación de una notificación oficial para su suspensión. En definitiva, se han identificado hasta 11 medios diferentes para interrumpir la prescripción en los Estados miembros de la Unión Europea⁴³. En fin, algunas legislaciones nacionales disponen que sus tribunales nacionales puedan extender los plazos de prescripción previstos en la ley dependiendo de las circunstancias del caso, tal y como sucede en Francia⁴⁴.

³⁸ Vid. Informe de la Comisión del año 2009, *loc. cit.*, pp. 22, 192, 199 y 200.

³⁹ Art. 1.969 en relación al 1.902 Cc.

⁴⁰ Chapter 7 — Miscellaneous provisions, Section 2, Finish Tort Liability Act.

⁴¹ Dutch Civil Code, Article 3:310, Prescription of debt-claims for damages or contractual penalty, <http://www.dutchcivillaw.com/civilcodebook033.htm>. Vid., al respecto, el Informe de la Comisión del año 2009, pp. 216 a 231, así como la iniciativa legislativa del Parlamento Europeo de 2016, "Limitation periods for road traffic...", *loc. cit.*, pp. 28 y 30.

⁴² Art. 1973 Cc.

⁴³ Vid. Informe de la Comisión del año 2009, *loc. cit.*, pp. 235–236; y la iniciativa legislativa del Parlamento Europeo de 2016, "Limitation periods for road traffic...", *loc. cit.*, pp. 31–32.

⁴⁴ Vid. la iniciativa legislativa del Parlamento Europeo de 2016, "Limitation periods for road traffic...", *loc. cit.*, p. 23.

3. Diferentes soluciones para un mismo supuesto de hecho dependiendo de cual sea la ley aplicable

Pensemos en el siguiente supuesto: un accidente ocurrido en Alemania en el que se ve implicado un único vehículo de alquiler, matriculado en Luxemburgo y asegurado por una compañía de seguros luxemburguesa, donde tanto el conductor como el pasajero que viajaban en el mismo eran de nacionalidad española y tenían su residencia habitual en España. A partir de estos hechos se pueden plantear diversos escenarios: en primer lugar, si la víctima, el pasajero, decidiese litigar contra el conductor ante los tribunales españoles (domicilio del demandado de conformidad con el RB I bis)⁴⁵, la ley aplicable en virtud del Convenio de La Haya de 1971 sería la ley luxemburguesa, es decir, ley del Estado en el que el vehículo accidentado se encontraba matriculado⁴⁶. Por el contrario, si la víctima decidiese litigar ante los tribunales alemanes (al tratarse de una materia delictual o cuasidelictual⁴⁷ ante el órgano jurisdiccional del lugar donde se ha producido o puede producirse el hecho dañoso⁴⁸), de acuerdo con el sistema de normas de conflicto previsto en el RR II, la ley aplicable sería la ley española, es decir, la ley del lugar en el que la persona cuya responsabilidad se alega, el conductor, y la persona perjudicada, el pasajero, tenían su residencia habitual⁴⁹.

En consecuencia, y dado que la *lex causae* será la que regule o determine las cuestiones relativas a los plazos de prescripción o caducidad para ejercitar la mencionada acción, si fuese aplicable la ley luxemburguesa este plazo sería de treinta años⁵⁰ mientras que de ser aplicable la ley española el plazo se reduciría a un año⁵¹.

Por el contrario, si la víctima decidiese plantear su reclamación frente a la compañía aseguradora, a saber, la compañía luxemburguesa, podría interponer una acción directa. El ejercicio de esta acción queda garantizado para todos los accidentes que tengan lugar en la Unión Europea y sean causados por vehículos matriculados en este territorio pues, tal y como señala la Directiva relativa al seguro de vehículos automóviles, los Estados miembros están obligados a garantizar que todos los vehículos estacionados habitualmente en su territorio tengan un seguro que cubra la responsabilidad civil⁵².

Así ha tenido ocasión de confirmarlo el TJUE en su jurisprudencia al señalar que:

⁴⁵ Art. 4 Reglamento (UE) n° 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 diciembre 2012 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (refundición) (DO L 351 de 20.12.2012) (en adelante, RB I bis).

⁴⁶ Art. 4 a) del Convenio de La Haya de 1971.

⁴⁷ Tal y como señaló la STJUE 13 marzo 2014, Asunto C-548/12, *Brogssitter*, ECLI:EU: C:2014:124, ap. 20, "... la materia delictual o cuasidelictual, en el sentido del art. 5, punto 3, del Reglamento n° 44/2001, comprende toda pretensión con la que se exija la responsabilidad de un demandado y que no esté relacionada con la «materia contractual», en el sentido del art. 5, punto 1, letra a), de dicho Reglamento".

⁴⁸ Art. 7.2° RB I bis.

⁴⁹ Art. 4.2° RR II.

⁵⁰ El art. 2.262 *Code Civil de Luxembourg* establece: "Toutes les actions, tant réelles que personnelles, sont prescrites par trente ans, sans que celui qui allègue cette prescription soit obligé d'en rapporter un titre, ou qu'on puisse lui opposer l'exception déduite de la mauvaise foi".

⁵¹ El art. 1.968 Cc dispone: "Prescriben por el transcurso de un año: [...] 2.º La acción para exigir la responsabilidad civil por injuria o calumnia y por las obligaciones derivadas de la culpa o negligencia de que se trata en el art. 1.902, desde que lo supo el agraviado".

⁵² Art. 3 Directiva relativa al seguro de vehículos automóviles.

“... la finalidad misma del seguro obligatorio de responsabilidad civil del automóvil es garantizar la indemnización de las víctimas de accidentes de tráfico ...”⁵³

y que:

“... el seguro obligatorio del automóvil debe permitir que los terceros víctimas de un accidente causado por un vehículo sean indemnizados por todos los daños corporales y materiales que hayan sufrido...”⁵⁴.

Esto significa que la víctima podría actuar directamente contra el asegurador de la persona responsable para reclamarle resarcimiento “... si así lo dispone la ley aplicable a la obligación extracontractual o la ley aplicable al contrato de seguro”⁵⁵. En definitiva, que el ejercicio de este derecho vendrá regulado por la *lex causae* determinada de conformidad con el RR II salvo que la víctima prefiera basar su derecho en la ley aplicable al contrato de seguro⁵⁶. Ahora bien, en cualesquiera de los dos supuestos la solución habrá de conducirnos a la ley de un Estado miembro ya que, de otro modo, será difícil poder ejercitar esta acción cuando resulte aplicable la ley de un tercer Estado que no reconozca la acción directa contra el asegurador de la persona responsable del daño.

Por este motivo, cuando la ley aplicable sea la ley de un Estado miembro, la reclamación quedará sujeta a lo dispuesto en la Directiva relativa al seguro de vehículos automóviles en virtud de la cual los Estados miembros han de garantizar que la víctima en un accidente de tráfico transfronterizo pueda interponer una acción directa contra la empresa de seguros que cubre a la persona responsable en lo que respecta a la responsabilidad civil, ya sea ante los tribunales del Estado miembro en el que se encuentre domiciliada la víctima (en el caso planteado, los tribunales españoles) o ante los tribunales del Estado miembro donde tuviere su domicilio la compañía aseguradora (en el caso planteado, los tribunales de Luxemburgo)⁵⁷.

Y, de este modo, cuando la víctima opte por interponer la acción directa prevista en la Directiva tendrá la posibilidad de litigar ante los tribunales de su domicilio y en su propio idioma, con los beneficios que ello supone en términos de costes, cercanía y familiaridad con el sistema jurisdiccional competente. Sin embargo, este hecho no garantiza que el mencionado tribunal vaya a aplicar su ley nacional por lo que sigue sin resolverse el problema que plantea la ausencia de armonización de las legislaciones nacionales en materia de plazos de prescripción y caducidad.

Finalmente, se abriría una tercera vía si, contraviniendo la obligación que impone la Directiva, el vehículo involucrado en el accidente no hubiese estado asegurado. En ese caso, el organismo responsable de la indemnización será el determinado por cada Estado miembro y la víctima podrá dirigirse directamente a ese organismo establecido en el Estado donde reside

⁵³ STJUE 28 abril 2009, Asunto C-518/06: *Comisión v. Italia*, R- 2009 I-03491, apartado 75.

⁵⁴ STJUE 28 marzo 1996, Asunto C-129/94: *Ruiz Bernáldez*, Rec. 1996 I-01829, ap. 18.

⁵⁵ Art. 18 del RR II.

⁵⁶ *Vid.*, A. Dickinson, *The Rome II Regulation, the law applicable to non-contractual obligations*, Oxford University Press, 2013, 14.87-14.88, pp. 609-610; J. Papettas, “Direct Actions against Insurers of Intra-Community Cross-Border Traffic Accidents: Rome II and the Motor Insurance Directives”, *Journal of Private International Law*, 8, 2012, pp. 308-309; y J. von Hein, “Art 4 and Traffic Accidents”, en A. Malatesta (ed.), *The Unification of Choice of Law Rules on Torts and Other Non-Contractual Obligations in Europe* (CEDAM, 2006), 172-73.

⁵⁷ Art. 18 y Cdo. 32 de la Directiva relativa al seguro de vehículos automóviles, en relación con los arts. 13.2º y 11.1º a) y b) del RB I bis. Un estudio sobre la acción directa y la relación entre el RR II y la Directiva relativa al seguro de vehículos automóviles puede consultarse en J. Papettas, “Direct Actions against ...”, *loc. cit.*, p. 297.

o, en caso de conflicto, ante los tribunales del domicilio del mencionado organismo que, en definitiva, serán los de la residencia habitual de la víctima⁵⁸.

En definitiva, se puede concluir que el debate acerca de la ley aplicable a los daños derivados de accidentes de tráfico y los plazos de prescripción y caducidad para ejercitar las correspondientes acciones de resarcimiento por daños, se plantea desde una doble vertiente:

i) De una parte, por el diferente resultado al que se puede llegar dependiendo de la aplicación del RR II o del Convenio de La Haya de 1971 para identificar la *lex causae* que, en ocasiones, puede favorecer el *forum shopping* o la búsqueda de la jurisdicción más favorable por las partes en litigio. Así, el RR II dispone que la ley aplicable a la obligación extracontractual –como norma general, la ley del país donde se produce el accidente– será la que regule las normas de prescripción y caducidad salvo que resulte manifiestamente contraria con el orden público del foro⁵⁹. Por su parte, si bien el Convenio de La Haya de 1971 aporta una solución similar⁶⁰, el tratamiento de las excepciones a la norma general difiere sustancialmente del previsto en el RR II y puede llevar a resultados bien diferentes, de ahí la importancia de aplicar uno u otro instrumento⁶¹.

ii) De otra, por la regulación tan dispar que, en materia de plazos de prescripción y caducidad, encontramos en las legislaciones nacionales debido a la ausencia de armonización en esta materia lo que puede generar problemas importantes, si bien no puede olvidarse que la mayoría de las reclamaciones derivadas de accidentes de tráfico no se dirimen en la vía judicial sino mediante acuerdo entre las partes (víctimas y aseguradoras)⁶². En este sentido, hay que resaltar que por lo general las víctimas y sus representantes legales no se encuentran familiarizados con las leyes de aquellos países –diferentes al de su residencia habitual– en los que se ha producido el accidente mientras se encontraban de vacaciones o desplazados por motivos de trabajo. Las mismas limitaciones encontrarán los tribunales competentes cuando estos no sean los del lugar en el que ha ocurrido el accidente y tengan que aplicar una ley extranjera. Ese desconocimiento puede tener efectos negativos, el más importante que la víctima se vea privada de obtener la correspondiente indemnización por los daños sufridos como consecuencia de no ejercitar la acción legal dentro de los plazos previstos en la (extranjera y desconocida) *lex causae*⁶³.

⁵⁸ Art. 15.2º, en relación con los arts. 10.1º y 9º Directiva relativa al seguro de vehículos automóviles. Para cumplir estos fines, la Directiva dispone en su art. 21.1º que “Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para que toda entidad aseguradora [...] designe en todos los Estados miembros, salvo en aquel en el que haya obtenido la autorización administrativa, un representante para la tramitación y liquidación de siniestros. Dicho representante estará encargado de tramitar y liquidar las reclamaciones originadas por accidentes en los casos a que se refiere el art. 20, ap. 1º”.

⁵⁹ Arts. 4.1 y 15 h), en concordancia con el art. 26, del RR II.

⁶⁰ Arts. 3 y 8.8, en concordancia con el art. 10, del Convenio de La Haya de 1971.

⁶¹ Art. 4, apartados 2 y 3 del RR II y art. 4 del Convenio de La Haya de 1971.

⁶² Vid. el documento del Parlamento Europeo “Choice of Law for Cross Border Road Traffic Accidents”, Directorate-General for Internal Policies, PE 462.492, en www.europarl.europa.eu/.../cont/.../20121219ATT58306EN.pdf, p. 16.

⁶³ Consecuencias negativas que ya fueron puestas de manifiesto por el Parlamento Europeo en su Resolución con recomendaciones dirigidas a la Comisión Europea, “Limitation periods in cross-border disputes involving personal injuries and fatal accidents European Parliament resolution with recommendations to the Commission on limitation periods in cross-border disputes involving personal injuries and fatal accidents” (2006/2014(INI) de 1 febrero 2007, <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2007-0020+0+DOC+XML+V0/EN>).

A mayor abundamiento, un factor que contribuye a incrementar la complejidad de esta cuestión, es el relativo a la determinación de la ley aplicable cuando entren en juego las excepciones a la aplicación de la norma general previstas en el RR II⁶⁴. Es un hecho cierto que la inaplicación de la ley del país donde se ha producido el accidente como norma general implica la concurrencia de circunstancias que no siempre serán fáciles de determinar –bien sea la residencia habitual común de las partes en conflicto o los factores que han de tomarse en consideración y su valoración para concluir que el hecho dañoso presenta vínculos manifiestamente más estrechos con otro país–. Estas particularidades incorporan un elemento más de incertidumbre cuando se trate de conocer de antemano los límites que una ley establece en cuestiones de prescripción y caducidad, pues no existe certeza sobre la ley que finalmente resultará aplicable al caso concreto ya que dependerá de la decisión del tribunal competente mediante la aplicación de sus normas de conflicto⁶⁵. Para ello, habría que proceder a al estudio y análisis previo de todas las posibilidades existentes en función de la (posible) ley aplicable, cuestión que, por otra parte, podría ser utilizada por las compañías de seguros con el fin de accionar el *forum shopping*. Esta opción, sin embargo, resultaría más compleja desde el punto de vista de las víctimas porque no disponen de esta información y, probablemente, tampoco sus representantes legales.

Las mismas dificultades encontraremos cuando sea de aplicación el Convenio de La Haya de 1971, teniendo en cuenta que el juego de las excepciones previstas en el mencionado texto en detrimento de la norma general plantea cuestiones interpretativas de gran calado que pueden variar en función del tribunal que resulte competente –por ejemplo, la identificación de la residencia habitual de la víctima o de las personas implicadas en el accidente o la determinación del lugar en el que el vehículo se encuentre habitualmente estacionado–⁶⁶.

4. Consecuencias negativas que origina la ausencia de armonización de las legislaciones nacionales en materia de plazos de prescripción y caducidad

Para identificar las ineficiencias que la ausencia de armonización de las legislaciones nacionales en materia de plazos de prescripción y caducidad plantea, así como las consecuencias negativas que genera para las víctimas, hay que tener en cuenta que en la actualidad los plazos previstos en algunas legislaciones nacionales pueden resultar excesivamente breves si se comparan con otras y que no existen cauces adecuados para garantizar una información adecuada en esta materia.

Este hecho puede ocasionar situaciones de indefensión para las víctimas de un accidente de tráfico transfronterizo si se viesen privadas de una compensación por los daños sufridos como consecuencia del desconocimiento de los plazos de prescripción y caducidad previstos por la legislación nacional aplicable o de la disparidad de estos plazos en relación a la ley del país de su residencia habitual. De ser así, se estaría incumpliendo uno de los objetivos

⁶⁴ Art. 4, aps. 2 y 3 RR II.

⁶⁵ Un estudio sobre las dificultades que implica la inaplicación de la norma general prevista en el art. 4 del RR II a favor de la ley del país que presenta vínculos manifiestamente más estrechos con el hecho dañoso, puede consultarse en R. Lafuente Sánchez “Ley aplicable a la responsabilidad derivada de accidentes de circulación por carretera: la cláusula de escape del art. 4.3º RR II a la luz de la jurisprudencia inglesa”, *AEDIPr*, t. XVI, 2016, pp. 463–503.

⁶⁶ Arts. 3 y 4 Convenio de La Haya de 1971.

establecidos en la Directiva relativa al seguro de vehículos automóviles, a saber, garantizar a las víctimas de un accidente de tráfico transfronterizo un trato comparable con independencia del lugar en el que haya ocurrido el accidente⁶⁷. Por todo ello, resulta de vital importancia que las víctimas y sus abogados puedan conocer de antemano los diferentes resultados a los que puede conducir la elección del tribunal competente ante el que se va a plantear la demanda en función de las normas de conflicto que el mismo vaya a aplicar, el Convenio de La Haya de 1971 o el RR II.

Por el contrario, esta situación beneficiará a las compañías aseguradoras y a los organismos de indemnización de los Estados miembros ya que el número de reclamaciones y el importe de las indemnizaciones a las que han de enfrentarse se verán reducidas como consecuencia de la variedad de plazos de prescripción y caducidad existentes en las legislaciones nacionales.

A) Aumento de las situaciones de *forum shopping*

Como he señalado anteriormente, la aplicación de diferentes plazos de prescripción y caducidad puede provocar situaciones de *forum shopping* por parte del demandante que tratará de obtener la aplicación de la ley más favorable a sus intereses seleccionando el foro en función de las normas de conflicto que cada Estado aplique. Estas situaciones pueden plantearse tanto en las reclamaciones que presenten las víctimas contra un particular cuanto en el ejercicio de la acción directa frente a las compañías aseguradoras. Igualmente, en relación a las acciones declarativas negativas que pueden plantear las compañías frente a las víctimas con la finalidad de obtener del tribunal un pronunciamiento en el que declare que no ha incurrido en ninguna actuación delictual y, de este modo, quedar exenta del pago de la compensación solicitada.

Por lo que se refiere a estas últimas, el TJUE en el asunto *Fischer* consideró que, a efectos de determinar la competencia judicial internacional, las acciones declarativas negativas se consideran incluidas en el ámbito de aplicación del art. 5, n° 3, del Reglamento 44/2001 (actualmente, art. 7.2° RB I bis). ¿Significa esto que podrían presentarse ante los tribunales del domicilio de la víctima o ante los tribunales del lugar donde se ha producido el daño o del lugar del hecho causal?⁶⁸. De ser así, se produciría una situación de *forum shopping* cuando la compañía aseguradora lleve a cabo su elección teniendo en cuenta el régimen aplicable en cada uno de esos Estados, ya sea el RR II o el Convenio de La Haya de 1971, y el resultado al que conduciría la aplicación de la *lex causae* designada por cada uno de ellos buscando así la legislación más favorable a sus intereses, por ejemplo, la que establezca los plazos de prescripción y caducidad más breves. Sin embargo, esta doctrina resulta difícilmente aplicable teniendo en cuenta que en el RB I bis existe una sección específica en materia de seguros que garantiza que la parte débil –el asegurado– solamente pueda ser demandada ante los tribunales de su domicilio por lo que, en estos supuestos, la presentación de una acción negativa por parte de la compañía aseguradora habrá de presentarse ante ese foro y, excepcionalmente, en casos de reconvención ante el órgano jurisdiccional que conozca de la demanda

⁶⁷ Vid. Cdo. 20 de la Directiva relativa al seguro de vehículos automóviles.

⁶⁸ En virtud del art. 4 o 7.2° RB I bis, respectivamente. Vid. STJUE 25 de octubre de 2012, Asunto C-133/11, Rec. ECLI:EU:C:2012:664, ap. 39, citando la STJUE 19 abril 2012, Asunto *Wintersteiger*, C-523/10, P, ECLI:EU:C:2012:220, ap. 19.

inicial que podría ser el del lugar donde se haya producido el hecho dañoso cuando se trate de seguros de responsabilidad si el asegurado así lo hubiese decidido⁶⁹.

B) Inseguridad jurídica para las víctimas, mayor complejidad de los procedimientos y costes adicionales del proceso

La ausencia de armonización de los plazos de prescripción y caducidad aplicables a la presentación de acciones judiciales contra los responsables del daño genera también inseguridad jurídica para las víctimas, así como una mayor complejidad de los procedimientos que afectará a sus representantes legales que no se encuentren familiarizados con los plazos previstos en el Derecho extranjero aplicable al caso, no solo en relación a su duración sino, igualmente, a su inicio, interrupción, suspensión o finalización.

Por otra parte, esta situación implica una excesiva dependencia de expertos en la materia, exigiendo un alto grado de cooperación con otros profesionales del derecho de los estados cuya ley se ha de aplicar al objeto de obtener asesoramiento sobre el Derecho extranjero y conocer con certeza todo lo relativo a estos plazos. Consecuentemente, se producirá un incremento de gastos y costes judiciales y, en definitiva, un encarecimiento del proceso para la víctima. Así, de acuerdo con los datos y estadísticas publicados por la Comisión Europea, la ausencia de armonización en esta materia implica un aumento de los costes económicos del proceso que, de otra forma, no existirían, teniendo en cuenta que las víctimas tendrán que recabar el asesoramiento jurídico de expertos por la mayor complejidad de los procedimientos, solicitar pruebas periciales respecto al derecho extranjero, obtener la traducción de estos documentos y hacer frente a los posibles costes adicionales que por todo ello pueda generar el proceso ante los tribunales competentes⁷⁰.

Mencionar, finalmente, que también puede calificarse como un coste adicional la demora en la conclusión de estos procesos más complejos y el consiguiente retraso que ello ocasiona en la recepción de la compensación económica por parte de las víctimas.

C) Posible obstáculo al acceso efectivo a la justicia

Pues bien, todas estas circunstancias pueden abocar a la víctima a desistir de sus pretensiones, bien sea por la complejidad que presenta el proceso o porque no haya presentado en tiempo y forma la correspondiente demanda. En ese caso perdería su derecho a reclamar y a obtener una compensación por el perjuicio sufrido, en definitiva, decaería su derecho a la tutela judicial efectiva como consecuencia del desconocimiento del derecho extranjero. Sin lugar a dudas, esta es la consecuencia negativa más grave para las víctimas de accidentes de tráfico transfronterizos. Es cierto que no existen estadísticas fiables sobre casos concretos y porcentajes en los que las víctimas no han acudido a solicitar ayuda legal y que resulta difícil determinar si en estos casos se habrían visto afectadas o no por la cuestión de la

⁶⁹ Arts. 10 ss RB I bis.

⁷⁰ La Comisión Europea ha cuantificado en unos 300 millones de euros anuales el coste añadido que implica la ausencia de armonización en esta materia, teniendo en cuenta el número de accidentes de tráfico transfronterizos que ocurren cada año en la Unión Europea, las consecuencias que ello genera y el coste medio de los servicios mencionados. *Vid.*, la iniciativa legislativa del Parlamento Europeo de 2016, "Limitation periods for road traffic...", *loc. cit.*, pp. 8 y 18.

prescripción o caducidad de estos plazos. Por otra parte, considerando el número total de accidentes de tráfico transfronterizos que tienen lugar cada año en el seno de la Unión Europea, el porcentaje de víctimas que se han visto privadas de una adecuada compensación por mor de la aplicación de los plazos de prescripción y caducidad previstos en la *lex causae* es relativamente pequeño, tal y como se infiere de los datos facilitados por la Comisión Europea. Por todo ello, a la hora de valorar estos datos y sus posibles consecuencias negativas hay que actuar con cierta prudencia⁷¹.

Respecto al quebranto económico que pueden sufrir las víctimas como resultado de la pérdida de su derecho a reclamar, en beneficio de las compañías aseguradoras, éste variará dependiendo de los daños y perjuicios sufridos en un accidente de tráfico —daños personales, físicos, morales ...—, y la ley aplicable en cada caso. En este sentido, el informe de la Federación Europea de compañías aseguradoras cifra en 15.970 euros la cuantía media de las reclamaciones satisfechas a las víctimas por daños corporales sufridos en un accidente de tráfico⁷².

Por consiguiente, teniendo en cuenta los datos aportados podría argumentarse que la ausencia de armonización de los plazos de prescripción y caducidad no genera un impacto negativo de suficiente entidad sobre el acceso efectivo a la justicia por parte de las víctimas de accidentes de tráfico transfronterizos. Sin embargo, el hecho de que el número víctimas afectadas sea minoritario en comparación con el número total de casos que se producen cada año no significa que no sea importante arbitrar una solución adecuada para estos casos pues, tal y como ha tenido ocasión de señalar el Parlamento Europeo, la protección del acceso efectivo a la justicia y de la libre circulación de personas en la Unión Europea, como elementos necesarios para el desarrollo del área de libertad, seguridad y justicia previsto en el TFUE⁷³, constituyen razones suficientemente importantes para justificar la armonización de las normas nacionales en materia de plazos de prescripción y caducidad⁷⁴.

D) Leyes de policía y orden público del foro como límite a la aplicación de los plazos de prescripción y caducidad previstos en la *lex causae*

Cuando los plazos de prescripción y caducidad previstos en las disposiciones de la *lex causae* pudiesen ser manifiestamente incompatibles con el orden público del foro, o cuando

⁷¹ De acuerdo con los datos facilitados por la Comisión Europea, basados una consulta pública el número de accidentes de tráfico transfronterizos acaecidos cada año en el ámbito de la Unión Europea ronda los 775.000. De ello, alrededor de los 248.000 casos, es decir, aproximadamente un 32%, se estima que requieren la intervención legal de abogados en relación a los plazos de prescripción y caducidad, pero no hay cifras exactas respecto a los casos en los que las víctimas se han visto privadas de su derecho a compensación como consecuencia de la aplicación de estos plazos. Vid. el Informe de la Comisión del año 2009, *loc. cit.*, y la iniciativa legislativa del Parlamento Europeo de 2016, "Limitation periods for road traffic...", *loc. cit.*, pp. 8 y 18.

⁷² Vid. Informe "European Motor Insurance Market" November 2015 elaborado por Insurance Europe, Federación Europea de aseguradoras que aglutina a las aseguradoras nacionales de 36 Estados europeos. <http://www.insuranceeurope.eu/sites/default/files/attachments/European%20motor%20insurance%20markets.pdf>, p. 33.

⁷³ Vid. Título V TFUE.

⁷⁴ Vid. iniciativa legislativa del Parlamento Europeo de 2016, "Limitation periods for road traffic...", *loc. cit.*, p. 19. En la doctrina, E. Storskrubb, *Civil Procedure and EU Law*, Oxford University Press, 2008, pp. 44–45.

las disposiciones de la ley del foro en esta materia tengan carácter imperativo, podría excluirse su aplicación al amparo de lo dispuesto en el RR II⁷⁵ y en el Convenio de La Haya de 1971⁷⁶.

Se trata pues de otra consecuencia negativa que puede originar la ausencia de armonización de estos plazos, en particular, cuando su aplicación pudiese afectar de modo directo a alguno de los derechos fundamentales de la víctima como es el acceso a la justicia o los medios de defensa⁷⁷, en definitiva, el derecho a un proceso equitativo tal y como dispone el Convenio Europeo de Derechos Humanos⁷⁸.

En mi opinión, no resulta previsible que esto pueda suceder por cuanto las legislaciones nacionales de los Estados miembros no plantean plazos de prescripción y caducidad que puedan cercenar el derecho a un proceso equitativo. El problema, no obstante, se plantea cuando el desconocimiento de estos plazos por parte de las víctimas, constituye un obstáculo a su acceso efectivo a la justicia. Sin embargo, cuando la *lex causae* sea la ley de un tercer Estado, que pueda obstaculizar el ejercicio de este derecho –por ejemplo, porque establezca plazos excesivamente breves–, sí que cabría la posibilidad de aplicar la excepción de orden público tal y como prevén el RR II y el Convenio de La Haya de 1971⁷⁹.

E) Consideración de los denominados “*limitation periods*” como normas de Derecho procesal o material

Un problema adicional es el que plantea la distinta acepción que presentan los conceptos de prescripción (*prescription periods*) y limitación (*limitation periods*) en las legislaciones nacionales de los estados de *civil law* y *common law*⁸⁰.

La mayoría de las legislaciones de los países de la Unión Europea consideran los plazos de prescripción y caducidad como una norma sustantiva de tal forma que sus tribunales aplicarán la *lex causae* designada por el RR II o por el Convenio de La Haya de 1971 considerando que estos plazos forman parte de las normas materiales de esa ley extranjera. Sin embargo, esta regla tiene sus excepciones, por ejemplo, en el derecho inglés o en las legislaciones de Bulgaria, Chipre, República Checa y Malta donde los denominados *limitation periods* son considerados como normas procesales⁸¹. De conformidad con estas leyes, los plazos de

⁷⁵ Arts. 16 y 26 RR II.

⁷⁶ Art. 10 Convenio de La Haya de 1971.

⁷⁷ Tal y como pone de manifiesto el Informe de la European Union Agency for Fundamental Rights, “Access to justice in Europe: an overview of challenges and opportunities”, 2011, p. 38, <http://fra.europa.eu/en/publication/2011/access-justice-europe-overview-challenges-and-opportunities>.

⁷⁸ Art. 6 CEDH.

⁷⁹ Recordemos que, en virtud de su carácter universal, el art. 3 RR II permite que la ley designada por el mismo pueda ser la de un tercer Estado. A su vez, el art. 11 del Convenio de La Haya de 1971 permite que se aplique la ley designada por el mismo aunque no sea la de un Estado contratante.

⁸⁰ Vid. iniciativa legislativa del Parlamento Europeo de 2016, “Limitation periods for road traffic...”, *loc. cit.*, p. 5.

⁸¹ Esta dicotomía viene amparada en la diferente consideración que se atribuye a este concepto, así en la tradición civilista la prescripción tiene por efecto extinguir los derechos y acciones de las personas mientras que en la de los países de *common law* los denominados *limitation periods* no afectan a la existencia del derecho sino que limitan el ejercicio del mismo por parte del reclamante. Vid. R. Zimmermann, *Comparative foundations of a European Law of Set-Off and Prescription*, Cambridge University Press, 2002, pp. 69–75.

prescripción se regirán por la ley del país en el que se sitúe el tribunal ante el que se plantea la acción con independencia de cuál sea la *lex causae*⁸².

De este modo, la consideración de los plazos de prescripción o caducidad como una norma material o procesal es un debate aún abierto, especialmente en el ámbito del derecho inglés, que puede seguir generando conflictos en esta materia. Recordemos que los denominados “*limitation periods*” son considerados por los tribunales ingleses como normas de derecho sustantivo más que de carácter procesal⁸³, a pesar de que el RR II pretende acabar con esta dicotomía y aportar seguridad jurídica en esta materia. De esta forma, cuando intervengan los tribunales ingleses la cuestión será más compleja por cuanto en algunos casos podrían aplicar los plazos de prescripción y caducidad previstos en las leyes inglesas (*lex fori*) y no en la *lex causae* que ha de regular el supuesto en cuestión por considerar que se trata de una norma procesal.

Si bien esta cuestión debería haberse zanjado con la redacción de los denominados *Statute*, de hecho, aún puede plantear algunos conflictos pues de acuerdo con el *Statute* en materia de *limitation periods* ha de respetarse la aplicación de la ley material designada por las normas de conflicto del RR II siempre que ello sea posible, es decir, a menos que la ley inglesa también sea relevante para decidir sobre esta materia, en cuyo caso se aplicarían los plazos de prescripción previstos en la ley inglesa:

Tal y como dispone la *Foreign Limitation Period Act 1984*:

(1) Subject to the following provisions of this Act, where in any action or proceedings in a court in England and Wales the law of any other country falls (in accordance with rules of private international law applicable by any such court) to be taken into account in the determination of any matter—

(a) the law of that other country relating to limitation shall apply in respect of that matter for the purposes of the action or proceedings [F1, subject to [F2sections 1A and 1B]]; and

(b) except where that matter falls within subsection (2) below, the law of England and Wales relating to limitation shall not so apply.

(2) A matter falls within this subsection if it is a matter in the determination of which both the law of England and Wales and the law of some other country fall to be taken into account⁸⁴.

Realmente, la redacción de la precitada norma más que clarificar la cuestión genera incertidumbre a la hora de aplicar los *limitation periods*, ya sea de conformidad con la *lex causae* (la ley designada por el RR II) o la *lex fori* (la ley inglesa). De este modo, ¿qué significa que tanto la ley extranjera designada por el RR II cuanto la ley inglesa han de tomarse en consideración? Evidentemente, se trata de un precepto sujeto a interpretación por parte del tribunal competente que será el que decida qué ley es aplicable en materia de plazos de prescripción y caducidad y que podría, o no, coincidir con la *lex causae*. Ya tenemos, por tanto, el conflicto servido de nuevo.

⁸² Vid. Informe de la Comisión del año 2009, *loc. cit.*, pp. 239–240.

⁸³ Así viene recogido en la *Foreign Limitation Periods Act 1984*, donde establece: “An Act to provide for any law relating to the limitation of actions to be treated, for the purposes of cases in which effect is given to foreign law or to determinations by foreign courts, as a matter of substance rather than as a matter of procedure”, <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1984/16>. Vid., A. Dickinson, *The Rome II Regulation ...*, *op. cit.*, 14.45–14.53, pp. 587–591.

⁸⁴ Section 1, *Foreign Limitation Period Act 1984*, *vid.* <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1984/16?view=plain>.

La duda que surge al respecto es saber si una hipotética armonización de los plazos de prescripción y caducidad podría coadyuvar a superar la tradicional distinción entre *substantive* y *procedural matters* que, tradicionalmente, han venido practicando los tribunales ingleses y algunos de los países de la Unión Europea antes citados. La respuesta, a mi entender, ha de ser afirmativa porque en ese caso el resultado de aplicar la *lex fori* o la *lex causae* – siendo esta la ley de otro Estado de la Unión Europea – sería el mismo por lo que se refiere a los plazos de prescripción o caducidad, evitando así las consecuencias negativas que ahora mismo puede plantear el diferente tratamiento de estas normas en las legislaciones nacionales de los Estados miembros.

III. Análisis de las posibles soluciones a adoptar

Tras el análisis efectuado, la cuestión que surge es saber si la armonización de las legislaciones nacionales en materia de plazos de prescripción y caducidad podría contribuir a solucionar las ineficiencias y los problemas que actualmente se plantean en relación a la ley aplicable a los accidentes de tráfico transfronterizos. De considerarse así, el alcance y la forma de llevar a cabo esta armonización sería otra cuestión no exenta de debate. Si, por el contrario, el limitado número de asuntos que se plantean cada año en el ámbito de la Unión Europea y el número de víctimas afectadas no se considera de suficiente entidad o gravedad para acometer esta tarea, cabría explorar otras vías que permitiesen minimizar las consecuencias negativas anteriormente expuestas, por ejemplo, facilitar el acceso a la información adecuada a las víctimas y a sus representantes legales para lo cual habría que habilitar los medios adecuados y garantizar que la información es fiable y se encuentra debidamente actualizada.

1. Suministrar información detallada a las víctimas de los accidentes de tráfico transfronterizos sobre los plazos de prescripción y caducidad en vigor en cada Estado miembro

Esta primera opción facilitaría a las víctimas de accidentes de tráfico transfronterizos y a sus representantes legales el acceso a la información detallada sobre los plazos de prescripción o caducidad que se aplican en cada Estado, ya fuese de forma voluntaria u obligatoria, lo que permitiría poner fin a las ineficiencias que ahora se producen sin tener que intervenir en las diferentes legislaciones nacionales. Esta solución aportaría seguridad jurídica a los demandantes y les permitiría establecer un calendario de plazos para su reclamación aunque ello no garantiza que puedan prescindir del asesoramiento legal.

Indudablemente, esta alternativa resulta coherente con los principios de subsidiariedad y proporcionalidad previstos en el TFUE pero también presenta dificultades técnicas ya que la puesta a disposición de esta información y su actualización periódica conlleva múltiples tareas o cometidos que hay que tomar en consideración. Así, se trataría de:

- a) elaborar el contenido de la información;
- b) definir y delimitar los requisitos que habría de cumplir la misma –ser clara, exacta y comprensible para las víctimas y sus representantes legales;
- c) determinar el idioma en el que debería aparecer –lenguas oficiales de los Estados miembros y sus posibles traducciones–;

- d) decidir la forma de presentar la misma a sus destinatarios –bien sea en papel o en formato electrónico–;
- e) garantizar un acceso fácil a sus destinatarios, dependiendo del lugar en el que se publicite –página *web*, oficinas estatales;
- f) designar la parte obligada a elaborar, facilitar y actualizar periódicamente esa información –podrían ser entes públicos, como los gobiernos de los Estados miembros o la Comisión Europea, pero también operadores privados como las compañías aseguradoras;
- g) definir las posibles responsabilidades de los entes encargados de facilitar la información en los supuestos de incumplimiento de alguno de los aspectos arriba indicados.

Por todo ello, en caso de optar por esta opción sería importante definir el modelo a seguir ya que si la obligación de facilitar esa información se hace de forma voluntaria habría que contar con la participación activa de la industria o de los gobiernos para llevar a cabo esta tarea.

En mi opinión, resulta evidente que la industria aseguradora no puede comprometerse a suministrar esa información por varios motivos: en primer lugar, porque se trata de una información muy especializada y compleja que ahora requiere la intervención de expertos, es decir, abogados con un profundo conocimiento de esta materia de acuerdo con la legislación aplicable; en segundo lugar, porque facilitar esta información conlleva un coste añadido que las compañías aseguradoras no tienen por qué asumir; en tercer lugar, porque las entidades obligadas a facilitar la información quedarían sometidas a una posible responsabilidad de naturaleza extracontractual por los daños causados en caso de incumplimiento o cumplimiento defectuoso de esta tarea –inexactitud o falta de actualización de la información facilitada–, por lo que se podrían plantear nuevos conflictos entre las aseguradoras y las víctimas⁸⁵ que no parece factible que las compañías estén dispuestas a aceptar; en cuarto lugar, porque resulta complejo poder articular estas obligaciones sobre la base contractual; finalmente, porque no parece muy adecuado, oportuno o coherente que la compañía que va a ser demandada por la víctima sea la que facilite a la misma una información esencial para el inicio y desarrollo del proceso, al contrario, será esta una labor que corresponderá al representante legal de la víctima que, en algunos casos, es cierto, podría ser su propia compañía de seguros.

Si, por el contrario, se acordase la adopción por las instituciones de la Unión Europea de un instrumento de los denominados *soft law*, por ejemplo, una Recomendación de la Comisión, con la finalidad de alcanzar una convergencia en las legislaciones nacionales en esta materia hay que tener en cuenta que se trata de una tarea que no siempre será fácil de cumplir. Dado el carácter no vinculante que se atribuye a la Recomendación, ésta podría ser considerada una invitación al sector asegurador por parte de la Comisión para que actúe en un determinado sentido, en este caso, facilitando la información de los plazos de prescripción y caducidad a las víctimas de accidentes de tráfico transfronterizo si bien, por los motivos antes señalados, considero que se trata de una acción que no tendría ningún resultado positivo y algún ejemplo cercano dentro del propio sector financiero –en este caso del sector financiero bancario– puede citarse al respecto. Como se recordará, en el año 1990 la Comisión Europea

⁸⁵ Así lo manifestaba el Gobierno del Reino Unido en su respuesta a la consulta pública lanzada por la Comisión en el año 2012 “Limitation periods for compensation claims of cross-border road traffic accidents in the European Union”, *Vid.*, “United Kingdom government response to a consultative document issued by the European Commission in July 2012”, ap. 8, http://ec.europa.eu/justice/newsroom/civil/opinion/121031_en.htm.

dirigió a los Estados miembros una Recomendación con el fin de garantizar la transparencia de las condiciones bancarias en las transacciones financieras transfronterizas. Con ello se evitaba intervenir en las legislaciones nacionales existentes sobre esa materia⁸⁶. Sin embargo, una vez constatado el fracaso del cumplimiento de los mencionados principios por parte de la industria bancaria, la Comisión decidió armonizar las legislaciones de los Estados miembros mediante la adopción de la Directiva relativa a las transferencias transfronterizas⁸⁷. Lo mismo puede decirse en relación a las Recomendaciones adoptadas en su día en relación a los sistemas de pago electrónico⁸⁸, sector que, finalmente, ha acabado regulado vía directivas⁸⁹.

Cuestión distinta sería que los Estados miembros decidiesen colaborar activamente incorporando el contenido de sus legislaciones nacionales en esta materia, por ejemplo, a través del portal e-Justice⁹⁰, de tal forma que las víctimas y sus representantes legales tuviesen fácil acceso a la misma y con la garantía de que se trata de una información veraz, actual y fiable. De nuevo, se trata de una opción difícil de llevar a la práctica salvo que esa obligación venga impuesta por una norma de carácter imperativo, al estilo de la obligación que impone la Directiva relativa al seguro de la responsabilidad civil a los Estados miembros para que los perjudicados puedan obtener del organismo de información de su Estado miembro de residencia, del Estado miembro en el que tenga su estacionamiento habitual el vehículo o del Estado miembro en el que haya ocurrido el accidente toda la información relativa a la entidad aseguradora, el número de la póliza de seguro del vehículo y el nombre y dirección del representante⁹¹.

En cualquier caso, las diferencias existentes actualmente en las legislaciones nacionales son de tal envergadura que las soluciones apuntadas no serían suficientes para poner fin a los efectos negativos que generan. Por otra parte, franquear los obstáculos aquí señalados no parece tarea fácil, al menos, para alcanzar un resultado satisfactorio en este ámbito por lo que, en mi opinión, habría que explorar otras posibilidades o contemplar la aplicación de actuaciones conjuntas, por ejemplo, facilitar información a las víctimas y armonizar los plazos de prescripción. En definitiva, tal y como señalaba la Comisión Europea, la opción de suministrar información clara, detallada y actualizada a las víctimas podría remediar solo parcialmente el perjuicio al que actualmente se enfrentan las víctimas debido a la complejidad de las normas sobre conflicto de leyes en esta materia⁹².

⁸⁶ Recomendación de la Comisión, de 14 febrero 1990, sobre la transparencia de las condiciones bancarias en las transacciones financieras transfronterizas 90/ 109/CEE (DO L 67 de 15.03.1990).

⁸⁷ Directiva 97/5/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 enero 1997 (DO L 43 de 14.02.1997).

⁸⁸ Así, la Recomendación de la Comisión de 8 diciembre 1987 sobre un Código europeo de buena conducta en materia de pago electrónico (Relaciones entre organismos financieros, comerciantes-prestadores de servicios y consumidores) 87/598/CEE (DO L 365 de 24.12.1987); la Recomendación de la Comisión de 17 noviembre 1988 relativa a los sistemas de pago y en particular a las relaciones entre titulares y emisores de tarjetas, 88/590/CEE (DO L 317 de 24.11.1988); y la Recomendación de la Comisión de 30 julio 1997 relativa a las transacciones efectuadas mediante instrumentos electrónicos de pago, en particular, las relaciones entre emisores y titulares de tales instrumentos (Texto pertinente a los fines del EEE) 97/489/CE (DO L 208 de 02.08.1997).

⁸⁹ *Vid.*, al respecto, la Directiva (UE) 2015/2366 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 noviembre 2015 sobre servicios de pago en el mercado interior y por la que se modifican las Directivas 2002/65/CE, 2009/110/CE y 2013/36/UE y el Reglamento (UE) no 1093/2010 y se deroga la Directiva 2007/64/CE (DO L 337 de 23.12.2015).

⁹⁰ *Vid.* <https://e-justice.europa.eu/home.do?action=home&plang=es>.

⁹¹ Art. 23.3º Directiva relativa al seguro de la responsabilidad civil.

⁹² *Vid.*, el documento del Parlamento Europeo "Choice of Law for Cross Border ...", *loc. cit.*, p. 21.

2. La elección de la ley aplicable en el ejercicio de la acción directa como posible solución

Mención especial merece la opción del denominado “*choice of law approach*” que, tal y como ha sugerido algún autor, implicaría la reforma del RR II con el fin de permitir que la víctima demandante pudiese elegir como ley aplicable la de su residencia habitual. Esta solución reduciría las consecuencias negativas que la disparidad de plazos de prescripción y caducidad existentes en las legislaciones nacionales causa actualmente a las víctimas sin alterar las disposiciones nacionales actualmente en vigor. La aproximación o coincidencia *forum-ius* (el denominado *victim-centre approach*), especialmente en el ejercicio de la acción directa prevista en la Directiva relativa al seguro de vehículos automóviles, permitiría aplicar unos plazos previsibles tanto para la víctima cuanto para su representante legal al ser los establecidos en su legislación nacional⁹³.

Recordemos que la Directiva relativa al seguro de vehículos automóviles prevé que la víctima de un accidente de tráfico pueda interponer su demanda directamente, contra el asegurador que cubre a la persona responsable en lo que respecta a la responsabilidad civil, ante los tribunales del Estado miembro en el que se encuentre domiciliada la primera, en lugar de tener que acudir a los tribunales del lugar en el que se ha producido el accidente. De este modo, armoniza este tipo de acciones cuando tengan como causa una reclamación por responsabilidad civil de la persona causante del accidente, protegiendo a la víctima y evitando procesos judiciales más costosos⁹⁴.

La posibilidad de entablar una acción directa por la víctima ante los tribunales de su domicilio tiene su fundamento en las reglas de competencia en materia de seguros recogidas en el RB I bis⁹⁵ que, a su vez, fueron objeto de interpretación por parte del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en el asunto *FBTO Schadeverzekeringen NV*⁹⁶, donde señalaba que el art. 9, ap. 1, letra b) del Reglamento 44/2001:

“... no se limita a atribuir competencia a los tribunales del domicilio de las personas que en ella se enumeran, sino que, por el contrario, enuncia la regla de competencia del domicilio del demandante, reconociendo de este modo a dichas personas la facultad de demandar al asegurador ante el tribunal del lugar de su propio domicilio”⁹⁷.

Además, el TJUE ampliaba

“... el ámbito de aplicación de esta norma a otros demandantes, distintos del tomador del seguro, el asegurado o el beneficiario del contrato de seguro, que actúan contra el asegurador”⁹⁸.

De esta suerte, la acción directa contra el asegurador podrá ser ejercitada no solo por los demandantes enunciados en el mencionado artículo, es decir, el tomador del seguro, el ase-

⁹³ J. Papettas, ‘Direct Actions against ...’, *loc. cit.*, pp. 318–319, sugiere la modificación del art. 18 RR II. Esta opción, sin embargo, no se contemplaba en la consulta pública llevada a cabo por la Comisión Europea en el año 2012. *Vid.* la iniciativa legislativa del Parlamento Europeo de 2016, ‘Limitation periods for road traffic...’, *loc. cit.*, pp. 40–42.

⁹⁴ *Vid.* art. 18 en relación a los cdos. 30 y 32 de la Directiva relativa al seguro de vehículos automóviles.

⁹⁵ Art. 13.2º, en relación con el art. 11.1 b), del RB I bis.

⁹⁶ STJUE 13 diciembre 2007, Asunto C-463/06, Rep. I-11323.

⁹⁷ *Ibid.*, ap. 25.

⁹⁸ *Ibid.*, ap. 26.

gurado o el beneficiario del contrato de seguro sino, igualmente, por cualesquiera otras personas que hayan resultado perjudicadas. Manifiesta, igualmente, el TJUE que la única condición para la aplicación de la mencionada regla de competencia será que la acción directa esté prevista en el Derecho nacional⁹⁹. Ciertamente, y teniendo en cuenta el objetivo perseguido por la Directiva, a saber, que los Estados miembros garanticen que las partes perjudicadas tengan derecho a interponer una acción directa contra las aseguradoras, armonizando así las legislaciones nacionales, la acción directa ha de estar a disposición de las víctimas en las legislaciones de todos los Estados miembros. De no ser así, los tribunales nacionales del domicilio de la víctima vendrían obligados a interpretar su Derecho nacional, en este caso, las normas de conflicto previstas en el RB I bis, a la luz de la letra y la finalidad de la Directiva relativa al seguro de vehículos automóviles¹⁰⁰, reconociendo a los perjudicados la posibilidad de interponer una acción directa contra la compañía aseguradora que cubre a la persona responsable y su competencia para conocer de esta acción.

En consecuencia, la mencionada Directiva lleva a cabo una armonización de mínimos con la finalidad de mitigar las consecuencias negativas que afrontan las víctimas de un accidente de tráfico transfronterizo a la hora de solicitar una compensación por los daños sufridos, permitiendo a los Estados miembros mantener o poner en vigor disposiciones más favorables para el perjudicado¹⁰¹. De este modo, a través de la acción directa las víctimas pueden litigar en su propio idioma y con arreglo a las normas procesales de su Estado de residencia con las que su representante legal se encuentra familiarizado. Con ello se facilita y se fomenta la libre circulación de personas y vehículos en el ámbito de la Unión Europea ya que una de las condiciones para el ejercicio de esta libertad es la protección de las víctimas de accidentes de tráfico transfronterizos que tengan lugar en un estado diferente al de su residencia habitual¹⁰².

Ahora bien, el hecho de que la víctima puede litigar contra una compañía aseguradora ante los tribunales de su domicilio, con independencia del lugar en el que se haya producido el accidente, no significa que el mencionado tribunal vaya a aplicar su ley nacional. Al contrario, en numerosas ocasiones tendrá que aplicar una ley extranjera con los inconvenientes que este hecho ocasiona, pues no hay que olvidar que tanto el RR II cuanto el Convenio de La Haya de 1971 disponen que, con carácter general y dejando a salvo la posible aplicación de las excepciones previstas en ambos instrumentos, el proceso se regirá por la ley del país donde se produce el daño o donde haya ocurrido el accidente y ésta, en la mayoría de las ocasiones, no coincidirá con el país del domicilio del demandante. De ahí la importancia de favorecer la aproximación o coincidencia entre *forum-ius*.

Resulta innegable que esta vinculación entre el ejercicio de la acción directa que reconoce la Directiva y la norma general para determinar la ley aplicable prevista en el RR II podría facilitar una solución que beneficiase de forma importante a las víctimas porque garantizaría que los plazos de prescripción y caducidad aplicables a su reclamación fuesen los regulados por las normas vigentes en el país en el que se encuentra domiciliada y donde está sufriendo

⁹⁹ *Ibid.*, ap. 30.

¹⁰⁰ En defecto del efecto directo horizontal de las Directivas que el TJUE no ha reconocido. *Vid.* STJUE 13 noviembre 1990, Asunto C-106/89: *Marleasing*, aps. 8 y 13.

¹⁰¹ Art. 28 Directiva relativa al seguro de vehículos automóviles.

¹⁰² *Ibid.*, en su cdo. segundo.

las consecuencias del accidente. Así, esta solución relegaría a un segundo plano la necesidad de armonizar las legislaciones nacionales y bastaría con que la víctima designase como ley aplicable la de su propio Estado.

Por añadidura, esta situación no representaría un perjuicio significativo para la parte demandada si consideramos que las compañías aseguradoras se encuentran en una situación predominante frente a las víctimas. Conocen de antemano que, en virtud de la acción directa, pueden ser demandadas ante los tribunales de cualquier Estado miembro y disponen de los medios suficientes para preparar su defensa y acceder a la información relativa a los plazos de prescripción que operan en las legislaciones del resto de Estados miembros¹⁰³.

A pesar de ello, esta opción tampoco se encuentra exenta de críticas: en primer lugar, hay que señalar la posible falta de proporcionalidad de esta medida en relación al objetivo perseguido con la misma teniendo en cuenta el número de accidentes transfronterizos y el coste económico que representan en el conjunto total¹⁰⁴; en segundo lugar, la introducción de esta excepción únicamente para las acciones derivadas de accidentes de tráfico transfronterizos quebraría el sistema general previsto en el RR II para el resto de reclamaciones derivadas de responsabilidad extracontractual, y así, únicamente en estas acciones se reconocería la división de la ley aplicable, de una parte, la *lex causae* que se aplicaría a la responsabilidad por los daños causados y, de otra, la ley del Estado de residencia habitual de la víctima que regularía la cuestión de los plazos de prescripción y caducidad; en tercer lugar, si bien esta dicotomía podría solucionarse aplicando la ley de la residencia habitual de la víctima a todo el proceso, en ese caso, se ahondaría aún más en el reconocimiento de una categoría especial –las obligaciones extracontractuales derivadas de accidentes de tráfico transfronterizos– frente al resto de obligaciones extracontractuales derivadas de otros hechos dañosos previstas en el RR II; en fin, todas estas cuestiones afectan al conjunto del Reglamento y requerirían una modificación de sus normas de conflicto, en particular del art. 4, que implica un estudio en profundidad y que no parece viable en el momento actual¹⁰⁵.

Además, teniendo en cuenta que no todos los procesos pueden sustanciarse interponiendo una acción directa, para el resto de acciones las consecuencias negativas que genera la ausencia de armonización de los plazos de prescripción y caducidad seguirían sin encontrar una solución adecuada. Y así, para las reclamaciones de la víctima contra el particular causante del accidente y responsable del hecho dañoso esta opción no aportaría ningún beneficio, mientras que en las acciones conjuntas contra el particular y su compañía aseguradora se produciría la aplicación de diferentes leyes en un mismo proceso.

Por último, cabe señalar que esta opción contribuiría a corregir, tan solo parcialmente, las ineficiencias que se plantean en el ámbito de aplicación del RR II. Sin embargo, los países que vienen aplicado el Convenio de La Haya de 1971 seguirían afrontando los mismos problemas

¹⁰³ Vid. el documento del Parlamento Europeo “Choice of Law for Cross Border ...”, *loc. cit.*, pp. 21–22.

¹⁰⁴ Tal y como dispone el art. 5.4º TFUE: “En virtud del principio de proporcionalidad, el contenido y la forma de la acción de la Unión no excederán de lo necesario para alcanzar los objetivos de los Tratados”.

¹⁰⁵ The Pan-European Organisation of Personal Injury Lawyers (PEOPIL) en su respuesta al documento público de consulta presentado por la Comisión Europea en el año 2012 y titulado “*Limitation Periods for Compensation Claims of cross-border Road Traffic Accidents in the European Union*” planteaba la necesidad de proceder a una reforma del art. 4 RR II con la finalidad de alcanzar este objetivo. Vid. <https://www.peopil.com/document/2769>, p. 15. Esta era también la opinión del Gobierno del Reino Unido en su respuesta a la consulta pública lanzada por la Comisión en el año 2012, *loc. cit.*, ap. 10.

ya que en este Convenio no existe posibilidad de elegir la ley aplicable por el demandante y la *lex causae* será la que determine todo lo relativo a los plazos de prescripción y caducidad. Por consiguiente, en ausencia de armonización de las legislaciones nacionales, la solución que aportaría la modificación del RR II no alcanzaría al resto de procesos suscitados al socaire del Convenio.

IV. El proceso de armonización de las legislaciones nacionales en materia de plazos de prescripción y caducidad

Si bien la armonización de las legislaciones nacionales implica una mayor intromisión en las competencias legislativas de los Estados miembros no es menos cierto que con ella se garantizaría una mayor seguridad jurídica a las partes implicadas en el proceso y un conocimiento adecuado de las limitaciones existentes en materia de plazos de prescripción y caducidad que tendrían el mismo tratamiento en todos los Estados miembros.

1. Distintas aproximaciones al proceso de armonización

Al plantear una posible armonización de las legislaciones nacionales conviene distinguir entre la unificación de las normas nacionales a través de la adopción de reglamentos o directivas (lo que se denomina *comprehensive harmonisation*) o la puesta en marcha de un proceso que persiga alcanzar un estándar o nivel mínimo de armonización, normalmente a través de la adopción de una Directiva. Sin lugar a dudas la primera de ellas permitiría eliminar las divergencias existentes y alcanzar la uniformidad en relación a los plazos de prescripción y caducidad. Como contrapartida, esta solución implica una mayor intromisión o injerencia en los ordenamientos jurídicos nacionales lo que conlleva dificultades añadidas a la hora de poner en práctica la incorporación de los objetivos de la Directiva en las legislaciones nacionales.

Dependiendo de la opción elegida podrían plantearse diversos escenarios: ya sea una armonización total que afecte todos los aspectos relacionados con el tema (inicio, interrupción y suspensión de los plazos de prescripción y caducidad); una armonización limitada a la unificación de los plazos de prescripción y caducidad para reclamar los daños en casos de accidentes de tráfico transfronterizos, de tal forma que causase la menor injerencia posible en el ámbito de la regulación de las obligaciones extracontractuales previsto en las distintas legislaciones nacionales; o una armonización mínima con posibilidades de que existan diferentes plazos de prescripción y caducidad.

2. Precedentes en esta materia

A) Modelos existentes en otros sectores.

Existen ya algunos precedentes que podrían servir de modelo a la hora de llevar a cabo la posible armonización de plazos de prescripción en materia de accidentes de tráfico transfronterizos. Así, por ejemplo, la Directiva del Consejo relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros en materia de

responsabilidad por los daños causados por productos defectuosos¹⁰⁶ reconoce la necesidad de establecer un plazo de prescripción uniforme para las acciones de resarcimiento y armoniza las legislaciones de los Estados miembros de la siguiente manera:

“Los Estados miembros dispondrán en sus legislaciones que la acción de resarcimiento prevista en la presente Directiva para reparar los daños, prescribirá en el plazo de tres años a partir de la fecha en que el demandante tuvo, o debería haber tenido, conocimiento del daño, del defecto y de la identidad del productor”¹⁰⁷.

B) Modelos existentes en el sector del transporte

A su vez, en el sector del transporte hay que referirse al Reglamento 889/2002, que modifica el Reglamento 2027/97 del Consejo sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente¹⁰⁸, que armoniza los plazos de reclamación en relación a la responsabilidad derivada por daños a los pasajeros en viajes aéreos, por ferrocarril y por mar, al incorporar un Anexo en el que dispone:

“Plazos de reclamación. Toda reclamación ante un tribunal deberá presentarse en el plazo de dos años a partir de la llegada de la aeronave o del día en que la aeronave hubiese debido llegar”.

Por su parte, el Reglamento 1371/2007 sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril¹⁰⁹ armoniza este aspecto en los casos de transporte por ferrocarril y establece que en materia de prescripción:

“Las acciones por daños y perjuicios basadas en la responsabilidad del transportista en caso de muerte o de lesiones de viajeros prescribirán:

- a) en lo que respecta al viajero, a los tres años, que se contarán a partir del día siguiente al del accidente;
- b) con respecto a los demás derechohabientes, a los tres años, que se contarán a partir del día siguiente al de fallecimiento del viajero, sin que, no obstante, este plazo pueda sobrepasar de cinco años a partir del día siguiente al del accidente”¹¹⁰.

Finalmente, el Reglamento 392/2009 sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente¹¹¹ también armoniza las legislaciones nacionales en relación a los plazos de prescripción de la acción de resarcimiento de daños y perjuicios señalando que:

“El derecho a entablar cualquier acción de resarcimiento de daños y perjuicios debidos a la muerte o a lesiones de un pasajero o a la pérdida o daños sufridos por el equipaje prescribirá transcurrido un plazo de dos años”¹¹².

¹⁰⁶ Directiva 85/374 del Consejo de 25 julio 1985 (DO L 210 de 7.08.1985).

¹⁰⁷ *Ibid.*, art. 10.

¹⁰⁸ Reglamento (CE) n° 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 mayo 2002, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2027/97 del Consejo sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 140, de 30.05.2002).

¹⁰⁹ Reglamento (CE) n° 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007 sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (DO L 315 de 3.12.2007).

¹¹⁰ *Ibid.*, art. 60.1.

¹¹¹ Reglamento (CE) n° 392/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 abril 2009 sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente (DO L 131 de 28.05.2009).

¹¹² *Ibid.*, art. 16.1°.

Un elemento común a todas estas normas es que no armonizan la suspensión o la interrupción de la prescripción que vendrá regulada por las disposiciones nacionales de los Estados miembros, por lo que se trata de armonizaciones parciales en relación al plazo de prescripción aplicable para ejercitar acciones de resarcimiento de daños y perjuicios o acciones de reclamación por parte de las víctimas.

3. Armonización que contribuya a garantizar a las víctimas unos niveles mínimos de protección

Parece un hecho cierto que la ausencia de armonización de las legislaciones nacionales en materia de plazos de prescripción y caducidad puede plantear problemas a la hora de iniciar una acción legal ante el tribunal competente y ocasionar consecuencias negativas, no solo para la víctima reclamante en un accidente transfronterizo ocurrido en un país de la Unión diferente de aquel en el que se encuentra domiciliada sino también, aunque en menor medida, para las compañías aseguradoras demandadas. Siendo así, ¿cuál sería la mejor opción para minimizar o eliminar estas dificultades?, ¿resulta necesaria una armonización mínima de las legislaciones nacionales en esta materia o existen otras soluciones más proporcionadas y adecuadas a la cuestión objeto de debate como, por ejemplo, mejorar la información que se suministre a la víctima ya sea de forma voluntaria u obligatoria por parte de las compañías aseguradoras o de los propios estados? Finalmente, en el caso de optar por la armonización de los plazos de prescripción y caducidad, ¿cuál podría ser el alcance de la misma?

Este tema ha generado, desde hace ya algún tiempo, un interesante debate entre los diferentes sectores afectados. De hecho, existen algunas iniciativas que merecen ser citadas: en primer lugar, la propuesta de armonización planteada en el año 2002 conjuntamente por los representantes del sector asegurador, los organismos de compensación nacionales y el sector de la abogacía. Esta iniciativa fue apoyada por los organizadores del *European Traffic Law Seminar* que se desarrolló bajo los auspicios de la *Academy of European Law (ERA)*¹¹³. A su vez, la propuesta surgida en el mencionado Seminario fue considerada por la Comisión de Asuntos Jurídicos del Parlamento Europeo hasta el punto de sugerir la inclusión de la armonización de los plazos de prescripción y caducidad en la Quinta Directiva sobre el seguro de los vehículos automóviles, propuesta que, sin embargo, fue rechazada por el Consejo; y, en segundo lugar, la propuesta efectuada en el año 2012 por la *Pan-European Organisation of Personal Injury Lawyers (PEOPIL)*¹¹⁴ a raíz de la respuesta a la consulta pública efectuada por la Comisión Europea en el año 2012.

¹¹³ *Vid.*, the Third European Traffic Law Seminar desarrollado durante los días 7 y 8 noviembre 2002 en Trier. Las recomendaciones adoptadas en el Seminario acompañaban al siguiente Informe de la Comisión de Asuntos Jurídicos del Parlamento Europeo: "Report on the proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Council Directives 72/166/EEC, 84/5/EEC, 88/357/EEC, 90/232/EEC and Directive 2000/26/EC of the European Parliament and of the Council on insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles" (COM(2002) 244 – C5-0269/2002 – 2002/0124(COD), 10 October 2003, Final A5-0346/2003.

¹¹⁴ Proposal for a Regulation of the European Parliament and the Council on limitation periods for compensation claims of victims of cross-border road traffic accidents in the European Union, October 2012, <https://www.peopil.com/>.

En estas iniciativas, de carácter privado, se propone un plazo de prescripción de 4 años para llevar a cabo las acciones en reclamación de daños; plazo que comenzaría a contar desde la fecha en que tuvo lugar el accidente o, en su defecto, a partir de la fecha en que la víctima tuvo conocimiento si esta fuese posterior. Además, la prescripción se suspendería por el inicio de una acción judicial contra el demandado o cuando se produzca una acción del demandante notificada al representante, a la compañía aseguradora, al organismo de compensación nacional o al fondo de garantía con la finalidad de iniciar un procedimiento extrajudicial¹¹⁵.

A su vez, en el ámbito de las instituciones de la Unión Europea, hay que mencionar que en febrero del año 2007 el Parlamento Europeo adoptó una Resolución en la que solicitaba a la Comisión que llevase a cabo una

“... investigación sobre los efectos que la existencia de plazos de prescripción diferentes tiene en el mercado interior y, en particular, de la manera en que afecta a los ciudadanos en el ejercicio de las libertades que se les reconocen en el Tratado”¹¹⁶.

Esta Resolución se refería con carácter general a todos los conflictos transfronterizos que entrañen lesiones y accidentes mortales, por lo tanto, también a los accidentes transfronterizos. En su Anexo, la Recomendación número 2 se refiere al plazo general de prescripción que debería ser de cuatro años –salvo cuando la legislación aplicable establezca plazos más largos–, así como al inicio del plazo de prescripción –en la fecha en que se produzca la acción por lesiones o en la fecha en que la víctima tenga conocimiento si fuese posterior–, y a la suspensión o interrupción de estos plazos por el inicio de procedimientos judiciales o extrajudiciales.

A partir de ahí, en el año 2009, la Comisión publicó un estudio en relación a la aplicación del RR II y los problemas específicos a los que se enfrentaban las víctimas de accidentes de tráfico transfronterizos con la finalidad de mejorar su posición, incluyendo en el mismo un apartado relativo a los “*limitation periods*”¹¹⁷. En este estudio se identificaban los problemas a los que se enfrentan las víctimas de un accidente de tráfico transfronterizo a la hora de aplicar estos plazos y aportaba sugerencias para poder superar los mismos. En el apartado de conclusiones y recomendaciones el referido informe abogaba por la necesidad de acometer una armonización en esta materia:

“A degree of harmonization of European limitation periods was recommended by most country experts. It seems that some form of harmonization at the European level is the only way of ensuring a degree of simplicity in the rules defining limitation periods”¹¹⁸.

Posteriormente, la Comisión Europea lanzó una Consulta pública en el año 2012 con el fin de conocer desde el punto de vista práctico como afectaba a las víctimas de un accidente de tráfico transfronterizo el diferente tratamiento previsto en las legislaciones nacionales en

¹¹⁵ Vid. la iniciativa legislativa del Parlamento Europeo de 2016, “Limitation periods for road traffic...”, *loc. cit.*, pp. 61–62.

¹¹⁶ Resolución del Parlamento Europeo con recomendaciones destinadas a la Comisión sobre la prescripción en conflictos transfronterizos que entrañen lesiones y accidentes mortales (2006/2014(INI)).

¹¹⁷ Informe de la Comisión del año 2009, *loc. cit.*, pp. 44 ss.

¹¹⁸ *Ibid.*, párr. 4.13, p. 241.

relación a los plazos de prescripción y caducidad¹¹⁹. Las conclusiones de esta consulta pública no habían conducido a ningún resultado ni propuesta por parte de la Comisión por lo que, nueve años después de su Resolución, en julio del año 2016 el Comité de Asuntos Jurídicos del Parlamento Europeo organizó una audiencia pública para presentar una iniciativa legislativa relativa a los periodos de prescripción y caducidad en materia de accidentes de tráfico. En esta iniciativa planteaba las ineficiencias y las consecuencias negativas que implica la existencia de diferentes plazos de prescripción y caducidad en las legislaciones de los Estados miembros para las víctimas de accidentes de tráfico transfronterizos y proponía la adopción de unos estándares mínimos de armonización con el fin de resolver estos efectos adversos¹²⁰. Asimismo, publicó el documento titulado “*The European added value of EU legislative action on limitation periods for road traffic accidents*” elaborado por el *European Parliamentary Research Service*¹²¹. Finalmente, el 1 junio 2017, la comisión de Asuntos Jurídicos aprobó un informe con recomendaciones dirigidas a la Comisión sobre los plazos de prescripción de los accidentes de tráfico y el 4 julio ese mismo año el Parlamento Europeo aprobó una resolución con recomendaciones dirigidas a la Comisión sobre los plazos de prescripción para los accidentes de tráfico que incluía el texto de una propuesta de Directiva¹²².

Si bien este debate sobre la conveniencia o no de llevar a cabo una armonización de las normas nacionales se ha circunscrito al ámbito de aplicación del RR II considero que es, igualmente, extrapolable a la aplicación de la ley nacional determinada por el Convenio de La Haya de 1971 en vigor en trece estados de la Unión Europea, entre ellos España.

El principal argumento que subyace en los documentos elaborados por el Parlamento Europeo a la hora de presentar posibles vías de actuación en esta materia es la salvaguarda y el cumplimiento del principio de proporcionalidad por parte de las acciones que puedan proponerse. En este sentido, el nudo gordiano de la cuestión será determinar si el número de accidentes transfronterizos que tienen lugar en la Unión Europea, el número de víctimas implicadas y, por ende, las consecuencias que en términos jurídicos, económicos y sociales provoca la existencia de diferentes plazos de prescripción y caducidad en las legislaciones nacionales puede justificar el impulso de una armonización de estas normas.

Como he señalado anteriormente, no existen estadísticas exactas sobre el número de accidentes transfronterizos en los que se ven involucradas víctimas de otros Estados miembros y el coste económico que los mismos representan¹²³. A veces, los datos resultan contradictorios y también es cierto que existen supuestos especiales que afectan a trabajadores transfronterizos o a trabajadores que se desplazan diariamente de su domicilio al lugar de trabajo

¹¹⁹ Public consultation on limitation periods for compensation claims of victims of cross-border road traffic accidents in the European Union. Esta consulta estaba basada en el Informe de la Comisión del año 2009, http://ec.europa.eu/justice/newsroom/civil/opinion/121031_en.htm.

¹²⁰ Iniciativa legislativa del Parlamento Europeo de 2016, “Limitation periods for road traffic...”, *loc. cit.*

¹²¹ [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwj509C2_L7cAhUQmRoKHZA9D9cQFjAAegQIARAC&url=http%3A%2F%2Fwww.europarl.europa.eu%2FRegData%2Fetudes%2FSTUD%2F2016%2F581386%2FEPRS_STU\(2016\)581386_EN.pdf&usq=AOvVaw09te5GeTchWngly9O NL m](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwj509C2_L7cAhUQmRoKHZA9D9cQFjAAegQIARAC&url=http%3A%2F%2Fwww.europarl.europa.eu%2FRegData%2Fetudes%2FSTUD%2F2016%2F581386%2FEPRS_STU(2016)581386_EN.pdf&usq=AOvVaw09te5GeTchWngly9O NL m).

¹²² <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A8-2017-0206+0+DOC+XML+V0//ES>.

¹²³ *Vid.*, A. Renda y L. Schrefler L, “Full Compensation Of Victims ...”, *loc. cit.*, pp. 1-2.

que implican situaciones transfronterizas y cuyos accidentes no son tomados en consideración a la hora de elaborar estas estadísticas¹²⁴. Todo ello pone de manifiesto que no se trata de una tarea fácil porque los datos manejados no son definitivos.

Además, el umbral para determinar si el número de accidentes transfronterizos en el que se ven implicados ciudadanos de otros Estados miembros es significativo o no es un concepto subjetivo y no puede ser el único criterio para considerar la adopción de una medida de armonización, pues han de examinarse también otros aspectos igualmente importantes como son las consecuencias sociales, económicas y jurídicas que de ellos se derivan.

Por otra parte, no se trata de considerar únicamente del número de accidentes transfronterizos que tienen lugar en el ámbito de la Unión Europea sino, igualmente, del número de situaciones en las que las víctimas pueden verse afectadas de forma negativa por la aplicación de unos plazos de prescripción y caducidad que desconoce como consecuencia de la aplicación de una ley extranjera. Cuanto mayor sea número de víctimas afectadas por este hecho mayor será la justificación para adoptar las medidas de armonización.

En cualquier caso, resulta evidente que, de acuerdo con lo dispuesto en el TFUE, una medida de este tipo no se considerará proporcionada si no afecta, al menos, a un número relevante de víctimas. No obstante, con independencia del número de personas que puedan verse afectadas por las consecuencias negativas enumeradas en el apartado II de este trabajo, es cierto que existe un problema que requiere la búsqueda de una solución adecuada. Así lo señalaba Comisión en su Informe del año 2009 al referirse a los problemas que plantea la compensación a las víctimas de accidentes de tráfico transfronterizos por las divergencias que presentan las distintas legislaciones nacionales:

*“... one may say that the problem remains so long as even one EU citizen suffers the injustice of being under-compensated”*¹²⁵.

Pues bien, si consideramos que el número de casos y de afectados reúne la suficiente entidad para acometer la armonización de los plazos de prescripción podremos concluir que los principios de proporcionalidad y subsidiariedad previstos en el TFUE¹²⁶ no deberían suponer un obstáculo para ello. A su vez, una iniciativa legislativa en ese sentido podría encontrar justificación legal en el ámbito de la cooperación judicial en asuntos civiles prevista en el TFUE porque contribuiría a garantizar el buen funcionamiento del mercado interior y la tutela judicial efectiva de las víctimas de accidentes de tráfico transfronterizo¹²⁷.

¹²⁴ Vid. la iniciativa legislativa del Parlamento Europeo de 2016, “Limitation periods for road traffic...”, *loc. cit.*, pp. 47–48 donde se refiere a las estadísticas facilitadas por la Comisión en su Informe del año 2009, así como a las estadísticas de Eurostat del año 2007.

¹²⁵ Vid. Informe de la Comisión del año 2009, *loc. cit.* p. 54

¹²⁶ El art. 5 TFUE dispone: “Los proyectos de actos legislativos se motivarán en relación con los principios de subsidiariedad y de proporcionalidad [...]”.

¹²⁷ De conformidad con lo establecido en el art. 81 TFUE: “1. La Unión desarrollará una cooperación judicial en asuntos civiles con repercusión transfronteriza, basada en el principio de reconocimiento mutuo de las resoluciones judiciales y extrajudiciales. Esta cooperación podrá incluir la adopción de medidas de aproximación de las disposiciones legales y reglamentarias de los Estados miembros. 2. A los efectos del ap. 1, y en particular cuando resulte necesario para el buen funcionamiento del mercado interior, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptarán, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario, medidas para garantizar: [...] e) una tutela judicial efectiva”.

Por último, cabe señalar que, tal y como ya he señalado, existen algunos precedentes en esta materia en el sector del transporte –aéreo, ferroviario y marítimo– donde se han adoptado medidas de armonización en relación a los plazos para interponer una reclamación por la responsabilidad derivada por daños, a pesar de que el número de incidentes en estos sectores es sustancialmente menor que en el ámbito de los accidentes de tráfico transfronterizos¹²⁸, y que podrían servir de referencia a la hora de abordar este tema.

4. La propuesta legislativa relativa a una Directiva de armonización de las normas en materia de plazos de prescripción

Entre las posibles opciones señaladas, la adopción de una Directiva que establezca un estándar mínimo de armonización y, al mismo tiempo, faculte a los Estados a mantener o poner en vigor normas más favorables para conseguir el objetivo perseguido –al estilo de lo dispuesto en la Directiva relativa al seguro de la responsabilidad civil– permitiría alcanzar una solución aceptable con una mínima injerencia en los derechos nacionales que, en algunos supuestos, podría ser nula. Por ejemplo, si se optase por establecer un plazo mínimo para la prescripción de las acciones por daños y perjuicios derivadas de accidentes de tráfico transfronterizos, aquellas legislaciones que establezcan plazos superiores podrían seguir aplicándose sin necesidad de cambio alguno.

Pues bien, en esta línea, el Parlamento Europeo ha solicitado a la Comisión que presente una Propuesta de Directiva destinada a establecer normas comunes en materia de plazos de prescripción de las reclamaciones derivadas de accidentes de tráfico con el fin de adoptar unas normas mínimas en una materia aún sin armonizar en la Unión, pues recuerda el Parlamento que, en materia de accidentes de tráfico transfronterizos, el único objeto de acción ya armonizado en la Unión Europea es el referido a la acción directa prevista en la Directiva relativa al seguro de vehículos automóviles.

A) Alcance y contenido de la propuesta

La Directiva que propone el Parlamento tiene por objeto establecer unas normas mínimas comunes

“... relativas a la duración total, comienzo, suspensión y cómputo de los plazos de prescripción de las reclamaciones de indemnización por daños personales y materiales y de reembolso con arreglo a la Directiva 2009/103, en el caso de los accidentes de tráfico transfronterizos”¹²⁹.

Es decir, aplicables a los plazos de prescripción en relación a las reclamaciones derivadas de la aplicación de la Directiva relativa al seguro de vehículos automóviles¹³⁰, a saber:

¹²⁸ Vid. iniciativa legislativa del Parlamento Europeo de 2016, “Limitation periods for road traffic...”, *loc. cit.*, pp. 50–51.

¹²⁹ Art. 1 del texto de la Propuesta de Directiva sobre los plazos comunes de prescripción para accidentes de tráfico transfronterizos. Vid. <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A8-2017-0206+0+DOC+XML+V0//ES>.

¹³⁰ Arts. 18, 24 y 25 de la Directiva relativa al seguro de vehículos automóviles.

a) contra la compañía aseguradora de la responsabilidad civil de la persona responsable del accidente, o

b) contra el organismo de indemnización en relación a la reclamación de la indemnización por los perjuicios o lesiones sufridos como consecuencia de accidentes que hayan tenido lugar en un Estado miembro que no sea el de la residencia habitual de la víctima y causados por vehículos que tengan su estacionamiento habitual y estén asegurados en un Estado miembro¹³¹.

Hay que señalar que, a los efectos de aplicación de esta Directiva, no se considerarán Estados miembros el Reino Unido, Dinamarca e Irlanda¹³². No se pretende, por tanto, sustituir los regímenes nacionales de responsabilidad civil sino establecer normas mínimas comunes que permitan a los Estados miembros implantar un nivel de protección más elevado. Tampoco afectará a las normas de conflicto previstas en los Reglamentos Bruselas I bis y Roma II¹³³.

En consonancia con las iniciativas ya existentes en esta materia, la Propuesta de Directiva establece un plazo de prescripción mínimo de cuatro años:

“... a las reclamaciones de indemnización por daños personales y materiales como consecuencia de un accidente de tráfico transfronterizo ...”.

Considera el Parlamento que, de ese modo, se cumplirían los principios de subsidiariedad y proporcionalidad tal y como dispone el TFUE y, al mismo tiempo, esta armonización mínima permitiría a los Estados seguir aplicando aquellas disposiciones nacionales más favorables para las víctimas. Así, cuando la ley aplicable a la reclamación establezca plazos de prescripción superiores a cuatro años, los Estados miembros garantizarán la aplicación de los mismos con el fin de ofrecer un mayor nivel de protección a las víctimas¹³⁴.

Estos plazos comenzarían a contar:

“... a partir del día en que el reclamante tuvo conocimiento, o tuvo motivos razonables para tener conocimiento del alcance de la lesión, pérdida o daño, su causa y la identidad de la persona responsable, así como de la entidad aseguradora que cubre a la persona responsable en lo que respecta a la responsabilidad civil o del representante para la liquidación de siniestros o del organismo de indemnización ante quien se debe presentar la reclamación”¹³⁵.

Se trata, sin duda, de una redacción que pretende favorecer el acceso de la víctima a los tribunales.

Por lo que respecta al cómputo de los plazos, este se iniciará el día posterior a la fecha en la que se produzca el hecho de referencia y no se suspenderá durante las vacaciones judiciales. Además:

¹³¹ Art. 2 del texto de la Propuesta de Directiva sobre los plazos comunes de prescripción para accidentes de tráfico transfronterizos.

¹³² *Ibid.*, art. 3. De conformidad con los arts. 1 y 2 del Protocolo nº 21 sobre la posición del Reino Unido e Irlanda respecto al espacio de libertad, seguridad y justicia, anejo al TUE y al TFUE; y los arts. 1 y 2 del protocolo nº 22 sobre la posición de Dinamarca, anejo al TUE y al TFUE.

¹³³ *Ibid.*, art. 11.

¹³⁴ *Ibid.*, art. 10.

¹³⁵ *Ibid.*, art. 4.

“... cuando el plazo se exprese en uno o varios años, vencerá el año siguiente en el mes con mismo nombre y en el día con el mismo número que el mes y día en que ocurrió el hecho mencionado. Cuando el mes posterior correspondiente carezca de un día con el mismo número, el plazo vencerá el último día de dicho mes”¹³⁶.

Asimismo, la propuesta de Directiva armoniza la suspensión de estos plazos que tendrá lugar durante el periodo comprendido entre la presentación de la reclamación por parte del reclamante a la entidad aseguradora¹³⁷ o al organismo de indemnización¹³⁸ y el rechazo de la reclamación por parte del demandado¹³⁹. Se activa, por tanto, la suspensión desde el momento en que el demandado tiene conocimiento de la reclamación y se abre la posibilidad de alcanzar una solución negociada entre las partes sin que sea necesaria la presentación formal de la demanda en vía judicial. El plazo comenzaría a correr, de nuevo, en el momento en que la reclamación fuese rechazada por la parte reclamada. En esos casos, cuando el plazo de prescripción restante sea inferior a seis meses:

“... los Estados miembros garantizarán la concesión de un periodo mínimo adicional de seis meses para iniciar un procedimiento judicial”¹⁴⁰.

De este modo, a falta de acuerdo entre las partes, el demandante puede tener tiempo suficiente para preparar su acción ante los tribunales

Además, la propuesta de Directiva dispone que los Estados miembros han de garantizar el derecho de las víctimas a iniciar un proceso judicial o un arbitraje, antes de la expiración del plazo de prescripción, durante el procedimiento de resolución de su reclamación interpuesta contra la entidad aseguradora de la persona que haya causado el accidente o su representante¹⁴¹.

Finalmente, cabe destacar que la propuesta de Directiva también impone la obligación de facilitar a las víctimas el acceso a la información sobre las normas nacionales de prescripción aplicables a las solicitudes de indemnización por los daños y perjuicios provocados por los accidentes de circulación. A estos efectos, la Comisión será la encargada de poner a disposición del público en el Portal Europeo de e-Justicia la información actualizada que los Estados miembros tienen la obligación de facilitarle¹⁴². De este modo, considero que las dificultades técnicas que planteaba esta cuestión, y a las que me he referido anteriormente, quedarían superadas y las víctimas y sus representantes podrán tener acceso en todo momento a una información actualizada sobre los plazos de prescripción aplicables de conformidad con las diferentes legislaciones nacionales.

B) Apreciación crítica

La propuesta de Directiva no instaura un sistema uniforme, por lo que no pondrá fin a la incertidumbre que genera la coexistencia de diferentes plazos en las legislaciones nacionales

¹³⁶ *Ibid.*, art. 7.

¹³⁷ Arts. 21 y 22 Directiva relativa al seguro de vehículos automóviles.

¹³⁸ *Ibid.*, arts. 24 y 25.

¹³⁹ Art. 5.1º Propuesta de Directiva sobre los plazos comunes de prescripción para accidentes de tráfico transfronterizos.

¹⁴⁰ *Ibid.*, art. 5.2º.

¹⁴¹ *Ibid.*, art. 8.

¹⁴² *Ibid.*, art. 9, en relación al 4.3º.

ni eliminará algunos de los problemas ya señalados como, por ejemplo, que la víctima tenga que recibir asesoramiento legal sobre estos plazos o el incremento de los costes del proceso que implica la necesaria intervención de expertos en la materia. Tampoco resolverá otra de las cuestiones que actualmente puede plantearse: que los tribunales competentes dejen de aplicar las normas que en materia de plazos de prescripción prevé la *lex causae* por considerar que las disposiciones de la ley del foro –más ventajosas para la víctima– tienen carácter imperativo¹⁴³.

Por otra parte, la limitación de su ámbito de aplicación material al ejercicio de la acción directa recogida en la Directiva relativa al seguro de vehículos automóviles, deja sin armonizar aquellas acciones que la víctima pueda interponer contra los presuntos infractores o causantes del daño que, aun cuando puedan ser minoritarias, no por ello dejan de ser importantes. A mi parecer, los beneficios de la armonización propuesta serían mayores si se estableciesen plazos de prescripción uniformes para todas las reclamaciones planteadas por la víctima y no solo para el ejercicio de la acción directa. De otro modo, al excluirse las acciones contra el causante del hecho dañoso, ya sea ante los tribunales de su domicilio o ante los tribunales del lugar en el que ha ocurrido el accidente, únicamente se resolverán parcialmente los problemas señalados. En estos casos, el hecho de que la víctima tenga que litigar ante un tribunal que no sea el de su residencia habitual y requerir la ayuda de un experto legal no elimina la incertidumbre que plantea el desconocimiento de los plazos en uno u otro país, al contrario, puede tener una incidencia importante a la hora de elegir el tribunal ante el que se plantea la demanda.

Igualmente, hay que tener en cuenta que la armonización propuesta afectará únicamente a las acciones derivadas de accidentes de tráfico transfronterizos pero no se extiende a las acciones ejercitadas en casos de accidentes puramente nacionales. En principio, los accidentes de tráfico transfronterizos, en los que las investigaciones y negociaciones suelen prolongarse más, son los que plantean problemas en esta materia, pues cuando se trata de un accidente de tráfico nacional la víctima tiene más fácil el acceso a la información sobre estos plazos ya sea a través de su representante legal o de su propia compañía aseguradora. No obstante, esta dualidad en la aplicación de plazos de prescripción dependiendo de la naturaleza del accidente –nacional o transfronterizo– puede generar una fragmentación en los derechos nacionales¹⁴⁴ que podría afectar al éxito de la cooperación judicial y civil en el área de la Unión Europea pues, tal y como ha señalado la Comisión Europea, ello requiere la eliminación de diferentes regímenes aplicables a las disputas nacionales y transfronterizas:

“... it will be necessary to avoid a situation where in each Member State there are two separate legal regimes, one relating to the disputes with a cross-border implication and the other to purely internal disputes”¹⁴⁵.

Por todo ello, considero que podría plantearse la aplicación de esta armonización de plazos también para los accidentes domésticos siempre y cuando ello no represente una mayor

¹⁴³ Art. 16 RR II.

¹⁴⁴ Vid. G. Wagner, “Harmonisation of Civil Procedure – Policy Perspectives”, en X.E. Kramer and C.H. van Rhee (eds) *Civil Litigation in a Globalising World*, Springer, 2012.

¹⁴⁵ Communication from the Commission to the Council and the European Parliament, Area of Freedom, Security and Justice: Assessment of the Tampere programme and future orientations, Brussels, 2.6.2004, Doc. COM (2004) 4002 final.

injerencia en las normas nacionales de los Estados miembros y a pesar de que se trate de una situación puramente nacional¹⁴⁶.

Finalmente, la propuesta de Directiva tampoco acomete la protección de los menores y las personas con discapacidad en relación con el cómputo del plazo a efectos de prescripción. En este sentido, conviene recordar que el Parlamento Europeo, en su iniciativa legislativa de 2016, incorporaba una excepción para aquellos supuestos en los que intervengan personas menores de edad o discapacitados. Teniendo en cuenta sus especiales circunstancias, indicaba que la propuesta de armonización que se plantease tendría que contemplar la posibilidad de que los plazos de prescripción no comenzasen a correr para estas personas hasta que alcanzasen la mayoría de edad o dejaran de verse afectadas por la mencionada discapacidad ya que, de otro modo, verían cercenado su derecho al acceso efectivo a la justicia contrariamente a lo dispuesto en el Convenio Europeo de Derechos Humanos y en la Carta de Derechos Fundamentales¹⁴⁷. Sin embargo, debido a la complejidad de esta cuestión, la propuesta de Directiva no la aborda y pide a la Comisión que elabore un estudio sobre el tema.

En cualquier caso, la propuesta de Directiva ha de ser bienvenida y, sin duda, coadyuvará a minimizar los problemas que ahora se plantean. El hecho de armonizar, si bien con unas normas mínimas, las legislaciones de los Estados miembros, unido a la obligación de información que ha de facilitarse a las víctimas sobre los plazos aplicables en las legislaciones nacionales, constituye el primer paso hacia la convergencia normativa en una materia huérfana de normas comunes y de gran trascendencia para las víctimas de accidentes de tráfico transfronterizos.

V. Valoración final

Como he puesto de manifiesto en este trabajo, la previsión de distintos plazos de prescripción y caducidad en las legislaciones nacionales de los Estados miembros para plantear una reclamación por los hechos dañosos derivados de un accidente de tráfico transfronterizo genera consecuencias negativas para las víctimas –aumento de las situaciones de *forum shopping*, inseguridad jurídica, mayor complejidad de los procedimientos y costes adicionales del proceso y, sobre todo, el obstáculo al acceso efectivo a la justicia–. Consecuentemente, la importancia que tiene la identificación de la *lex causae* en estos procesos, que será la que regule las normas de prescripción y caducidad, no debe subestimarse.

Por otra parte, la coexistencia de dos regímenes para determinar la ley aplicable a la responsabilidad derivada de los accidentes de tráfico transfronterizos –el RR II y el Convenio de La Haya de 1971– no es el mejor escenario para tratar de alcanzar una solución en esta materia.

¹⁴⁶ La iniciativa legislativa del Parlamento Europeo de 2016, “Limitation periods for road traffic...”, doc. cit., pp. 45–46 considera, sin embargo, que la opción que mejor se ajusta al principio de proporcionalidad es la que aplica la armonización de plazos únicamente para las acciones derivadas de la Directiva relativa al seguro de vehículos automóviles y en relación a los accidentes de tráfico transfronterizos ya que las medidas de armonización han de plantearse únicamente para las situaciones que planteen cuestiones transfronterizas.

¹⁴⁷ Vid. iniciativa legislativa del Parlamento Europeo de 2016, “Limitation periods for road traffic...”, p. 64.

Una opción que permitiría mitigar los efectos negativos que plantea esta situación sería facilitar a las víctimas la información sobre los plazos de prescripción y caducidad que se aplican en cada Estado miembro. Sin embargo, tal y como he señalado en estas páginas, ello requeriría la intervención de los poderes públicos –Gobiernos de los Estados o Instituciones de la Unión Europea– y/o el sector privado –industria aseguradora– por lo que, teniendo en cuenta la envergadura de las diferencias existentes actualmente en las legislaciones nacionales, la ingente tarea que esta solución conllevaría y los precedentes existentes en otros sectores, no parece esta la solución más apropiada y, si se optase por ella, probablemente no sería suficiente para alcanzar un remedio satisfactorio. De ahí que sea preciso explorar otras posibilidades que pasan por una aproximación al proceso de armonización de las legislaciones nacionales –tomando como referencia los precedentes existentes en otros sectores e incluso en el sector de los transportes– o por el análisis de una posible modificación del RR II.

En relación a las medidas de armonización, el Parlamento Europeo en su Resolución de 4 julio 2017, con recomendaciones destinadas a la Comisión sobre el plazo de prescripción para los accidentes de tráfico, que incluye el texto de una propuesta de Directiva, propone un estándar mínimo de armonización que alcance únicamente a las acciones llevadas a cabo al amparo de la Directiva relativa al seguro de los vehículos automóviles, es decir, a la acción directa contra las compañías aseguradoras que cubran a las personas responsables o los organismos de indemnización. En esta iniciativa, contempla una armonización mínima de las legislaciones nacionales a un triple nivel: en primer lugar, introduciendo unos plazos de prescripción comunes de cuatro años para las acciones directas que plantee la víctima ante los tribunales de su residencia habitual; en segundo lugar, unificando el momento a partir del cual comenzarían a contar estos plazos y; finalmente, armonizando la suspensión de estos plazos de prescripción.

Además, impone a la Comisión –con la colaboración de los Estados miembros– la obligación de poner a disposición de las víctimas la información actualizada sobre las normas nacionales de prescripción aplicables a las solicitudes de indemnización por los daños y perjuicios provocados por los accidentes de tráfico transfronterizo, lo que también representa un avance importante en esta materia y viene a colmar el déficit de información que existe en la actualidad.

Empero, con esta propuesta únicamente se resolverán de manera parcial los problemas que actualmente genera la existencia de diferentes plazos de prescripción y caducidad al excluir las acciones contra el causante del hecho dañoso, ya sea ante los tribunales de su domicilio o ante los tribunales del lugar en el que ha ocurrido el accidente. Por este motivo, considero que los beneficios de esta armonización serían mayores si alcanzase a todas las reclamaciones planteadas por la víctima y no solo al ejercicio de la acción directa. Asimismo, hay que señalar que esta armonización de plazos afectará, únicamente, a la ley aplicable en virtud del RR II cuando la *lex causae* sea la de un Estado miembro de la Unión Europea –ya sea parte del RR II o del Convenio de La Haya de 1971–. Por el contrario, cuando la ley designada sea la ley de un tercer Estado, en virtud del carácter universal del Reglamento, habrá que hacer frente a uno de los tradicionales problemas de Derecho internacional privado, a saber, la prueba del derecho extranjero. En cualquier caso, si finalmente prospera la adopción de la propuesta, ésta también afectaría de forma positiva a aplicación del Convenio

de la Haya de 1971 siempre que la ley designada por el Convenio sea la ley de un Estado de la Unión Europea.

En fin, por lo que se refiere a la posible modificación del RR II y sus normas de conflicto con el fin de permitir que la víctima demandante pudiese elegir como ley aplicable la de su residencia habitual –facilitando así la aproximación o coincidencia *forum–ius*–, hay que señalar que se trata de una decisión de mayor calado que implicaría un estudio en profundidad por lo que no parece viable en el momento actual. Además, asumiendo que esta circunstancia pudiese producirse en el futuro, tal modificación contribuiría a corregir solo parcialmente las ineficiencias que se plantean en el ámbito de aplicación del RR II. Sin embargo, los países que vienen aplicando el Convenio de La Haya de 1971 seguirían afrontando los mismos problemas ya que en este Convenio no existe posibilidad de elegir la ley aplicable por el demandante y la *lex causae* será la que determine todo lo relativo a los plazos de prescripción y caducidad. Por consiguiente, en ausencia de armonización de las legislaciones nacionales la solución que aportaría la posible modificación del RR II no alcanzaría al resto de procesos suscitados al socaire del Convenio.

Bibliografía

- Atiyah, P.: *The Damages Lottery*, Oxford, Hart Publishing, 1997.
- Badillo Arias, J.A.: “El elemento extranjero en los accidentes de circulación. Funciones del consorcio de compensación de seguros y ofesauto”, <http://fundacioninade.org/personas-rh-positivo/jose-antonio-badillo-arias>, pp. 18–20.
- Borrás, B.: “La relation des textes de référence avec les textes internationaux”, en M. Fallon, P. Lagarde y S. Poillot–Peruzzetto (dirs), *La matière civile et commerciale, socle d'un code européen de droit international privé ?*, Paris, Dalloz, 2009, pp. 152 ss.
- Brière, C.: “Le règlement (CE) n° 864/2007 du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles (Rome II)”, *Revue trimestrielle LexisNexis JurisClasseur*, n° 1, 2008, pp. 52 ss.
- Busnelli, F.D.: “Prospettive europee di razionalizzazione del risarcimento del danno non economico”, in *Danno e responsabilità*, 2001, pp. 5–6.
- Calvo Caravaca, A.L. y Carrascosa González, J.: “El RR II. Reglas generales sobre determinación de la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales”, *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, n° 712, 2009, p. 838.
- De Miguel Asensio, P.A.: “El régimen comunitario relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales”, *Revista Española de Seguros*, n° 140, 2009.
- Demolin, Brulard, Barthélémy –Hoche–: “Compensation of victims of cross border RTAs in the EU: comparison of national practices, analysis of problems and evaluation of options for improving the position of cross border victims”, http://ec.europa.eu/internal_market/insurance/docs/motor/20090129report_en.pdf.
- Dickinson, A.: *The Rome II Regulation, the law applicable to non-contractual obligations*, Oxford University Press, 2013.
- Espiniella Menéndez, A.: “Accidentes de circulación por carretera: Del Convenio de La Haya de 4 de mayo 1971 al Reglamento (CE) N° 864/2007 (Roma II)”, *AEDIPr*, t. VII, 2007, pp. 527.
- Espiniella Menéndez, A.: *Las reclamaciones derivadas de accidentes de circulación por carretera transfronterizas*, Madrid, Instituto de Ciencias del Seguro, Fundación Mapfre, 2012 ss.
- Essén, E.W.: Explanatory Report on the 1971 Hague Traffic Accidents by <https://www.hcch.net/es/publications-and-studies/details4/?pid=2967>.
- Fallon, M.: “La relación del Reglamento ‘Roma II’ con otras normas de conflicto de leyes”, *AEDIPr*, t. 7, 2007, pp. 190–194.

- Fernández Masiá, E.: “Primeras consideraciones sobre el anteproyecto de Reglamento sobre la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales (Roma II)”, *Actualidad Civil*, nº 34, septiembre, 2003, pp. 911 ss.
- Fernández Rozas, J.C. y Sánchez Lorenzo, S.: *Derecho internacional privado*, 9ª ed., Cizur Menor, Civitas Thomson Reuters, 2016..
- Garau Juaneda, L.: “La conveniencia de una denuncia por parte de España del Convenio de La Haya de 1971 sobre responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación”, *AEDIPr*, t. VII, 2007, pp. 503–504.
- Garcimartín Alférez, F.J.: “La unificación del derecho conflictual en Europa: El Reglamento sobre la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales (Roma II)”, *Diario La Ley*, nº 6811, 2007.
- González Campos, J.D.: “Diversification, spécialisation, flexibilisation et matérialisation des règles de droit international privé”, *Recueil des cours*, t. 287, 2000, pp. 214 ss.
- Kadner Graziano, T.: “Freedom to choose the applicable law in Tort—Articles 14 and 4 (3) of the Rome II Regulation”, en J. Ahern and W. Binchy (eds), *The Rome II Regulation on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations: A New International Litigation Regime*, Leiden, Boston, Martinus Nijhoff, 2009, pp. 113–114.
- Kadner Graziano, T.: “Le nouveau droit International privé communautaire en matière de responsabilité extracontractuelle”, *Rev. crit. dr. int. pr.*, 2008, pp. 457 ss.
- Lafuente Sánchez, R.: “Ley aplicable a la responsabilidad derivada de accidentes de circulación por carretera: la cláusula de escape del art. 4.3 del RR II a la luz de la jurisprudencia inglesa”, *AEDIPr*, t. XVI, 2016, pp. 463–503.
- Morris, J.H.C.: “The proper Law of a Tort”, *Havard L. Rev.*, vol. 63, nº 6, 1951, pp. 881 ss.
- Papettas, J.: “Direct Actions against Insurers of Intra-Community Cross-Border Traffic Accidents: Rome II and the Motor Insurance Directives”, *J. Priv. Int'l L.*, 8, 2012, pp. 308–309.
- Renda, A. y Schrefler, L.: “Full Compensation Of Victims Of Cross-Border Road Traffic Accidents In The EU: The Economic Impact Of Selected Options”, July 2007, a study prepared for the Directorate General Internal Policies of the Union, European Parliament, PE. 378.304, en [http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=IPOL-JURI_ET\(2007\)378304](http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=IPOL-JURI_ET(2007)378304), pp. 7–8.
- Storskrubb, E.: *Civil Procedure and EU Law*, Oxford University Press, 2008.
- Von Hein, J.: “Art 4 and Traffic Accidents”, en A. Malatesta (ed.), *The Unification of Choice of Law Rules on Torts and Other Non-Contractual Obligations in Europe*, Pádua, Cedam, 2006, pp. 172–73.
- Von Hein, J.: “Chapter II Torts/Delicts” en G. P. Calliess (ed) *Rome Regulations, commentary on the European rules of the Conflicts of Laws*, Wolters Kluwer, 2011.
- Wagner, G.: “Harmonisation of Civil Procedure – Policy Perspectives”, in X.E. Kramer and C.H. van Rhee (eds) *Civil Litigation in a Globalising World*, Springer, 2012.
- Zimmermann, R.: *Comparative foundations of a European Law of Set-Off and Prescription*, Cambridge University Press, 2002, pp. 69–75.

